

ANNUAL REPORT 2004-2005

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

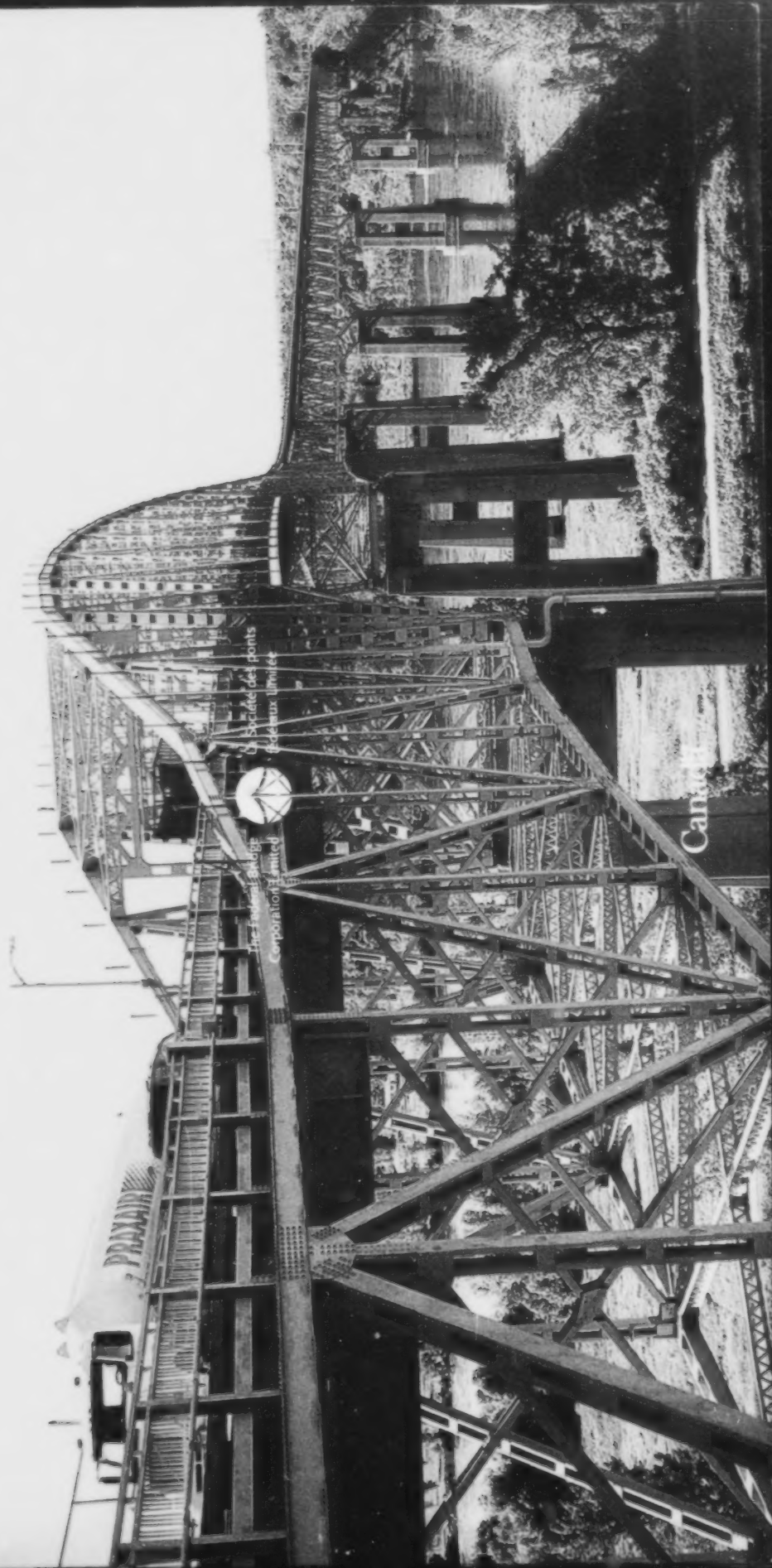


TABLE OF CONTENTS



Letter to the Minister

Message from the President

Mandate

Mission, vision, values

Operational Review

Overview of the 2004-2005 fiscal year

Partnerships

Highlights

Corporate Performance against Objectives

The Federal Bridge Corporation Limited

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd

Management Discussion and Analysis

Going forward

Bridges and Transportation Infrastructures

Boards of Directors and Officers, Committees of the Board of Directors and Subsidiary Summaries

Consolidated Financial Statements as of March 31

Corporate Offices

1
2
4
6
7
9
10
12
15
16
17
19
20
24
29
32
45
59

1 View of La Ronde Amusement Park and Jacques Cartier Bridge
2 Toll attendant at the Seaway International Bridge in Cornwall
3 The Sault Ste. Marie International Bridge
4 The Thousand Islands International Bridge

LETTER TO THE MINISTER

Ottawa, June 30, 2005

The Honourable
Jean Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport
29th floor
330 Sparks Street
Tower C, Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Minister,

In accordance with the provisions of Section 150 of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit the Annual Report of The Federal Bridge Corporation Limited for the fiscal year ending March 31, 2005.

This Report also contains the financial statements of the Corporation, which have been audited by the Auditor General of Canada. In the interests of economy, this Report also incorporates the Annual Reports of our subsidiary organizations, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, and the St. Mary's River Bridge Company.

Yours truly,



Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

Canada

IN 2004-2005, FBCL and its subsidiary operations have continued to take steps forward in fulfilling the key objectives we established in our Corporate Plan. FBCL has been active in supporting Transport Canada in preparing an outline of current and potential policy approaches towards the funding of bridges and all related assets under the control and responsibility of the Minister of Transport. Key strategic policy issues such as funding and governance regimes for bridges and tunnels under the responsibility of Transport Canada-owned are more than ever at the heart of our business and corporate initiatives.

The decisions the government will take in this regard could have a significant impact on the future of the Corporation and the operation of its subsidiaries.

The safety and security of clients using FBCL-managed structures are key priorities. The FBCL Risk Management Committee has identified the major external, environmental, and physical risks to the assets; emergency preparedness plans are reviewed and updated regularly by the operating companies to ensure that the interests of Canada and our clients are adequately protected. Security equipment and enhancements to address security issues are continually reviewed.

Traffic flow and border security are inextricably linked at the international bridges. Close co-operation among FBCL and its subsidiary companies, Transport Canada, the Canada Customs and Revenue Agency, the Canadian Border Service Agency, and provincial and US authorities has become the norm in our quest to meet the imperatives of national security and efficient movement of commercial and passenger traffic through border crossings. A public announcement has been made on a new truck route at Sault Ste. Marie that will be financed by Canada, Ontario, and the City of Sault Ste. Marie, Ontario. A new toll collection system using touch screens and smart card technology (IQ cards) has been put in place and, in 2005, new security equipment and measures will be implemented at the Sault Ste. Marie crossing.

Fibre-optic cable and high-definition cameras with colour monitors have significantly improved pedestrian and motor traffic safety on the Jacques Cartier Bridge in Montréal. As well, some eight kilometres of guardrails were raised to enhance pedestrian safety.

Given the diversity of the assets under FBCL's control, environmental impacts associated with existing and new structures are always a significant factor in the Corporation's operations and plans. The two most pressing issues are the environmental assessment of the proposal to repair the North Channel crossing or to construct a new low-level crossing to link Cornwall-to-Cornwall Island (SIBC) and the control of groundwater migration on properties situated on the former municipal landfill site in Montréal.

A major capital project for the Honoré Mercier Bridge in Montréal is in late planning stages. FBCL expects to be in a position to tender the re-decking of the Honoré Mercier Bridge in 2006.

Among the strategies to manage the impact of growing traffic on our structures are the study of alternate routes and types of transport. Because of its expertise in the transportation sector, FBCL is involved, with a number of federal and provincial agencies, in ongoing studies for a Light Rail Transit (LRT) system to replace the reserved bus lane on the Champlain Bridge, and for the completion of the Autoroute 30 by-pass around the Island of Montréal. Both will have a positive impact on existing FBCL-managed structures by easing traffic flow.

Subsequent to the Special Examination Report from the Auditor General presented to the Board of Directors in 2003, an action plan was prepared in 2004, to address specific recommendations of the Auditor General. This led to the formation of "sector specific" committees reporting directly to the Board of Directors to help FBCL better meet the requirements. The majority of the recommendations have now been addressed to the satisfaction of the Committee and follow-up is ongoing.

In 2004, in its *Review of Corporate Governance Instruments*, a private sector firm noted that FBCL was on the right track and that initiatives taken to date had significantly improved the Corporation's governance practices. The firm also identified additional supporting measures of similar nature to

further enhance the effectiveness of FBCL's governance, FBCL's governance committee has been mandated to provide oversight for the current implementation of these measures. FBCL is also developing an explicit governance framework to strengthen the relationships between FBCL and its subsidiaries. These multiple initiatives led to the refinement of the FBCL governance framework and the development of effective management and governance instruments.

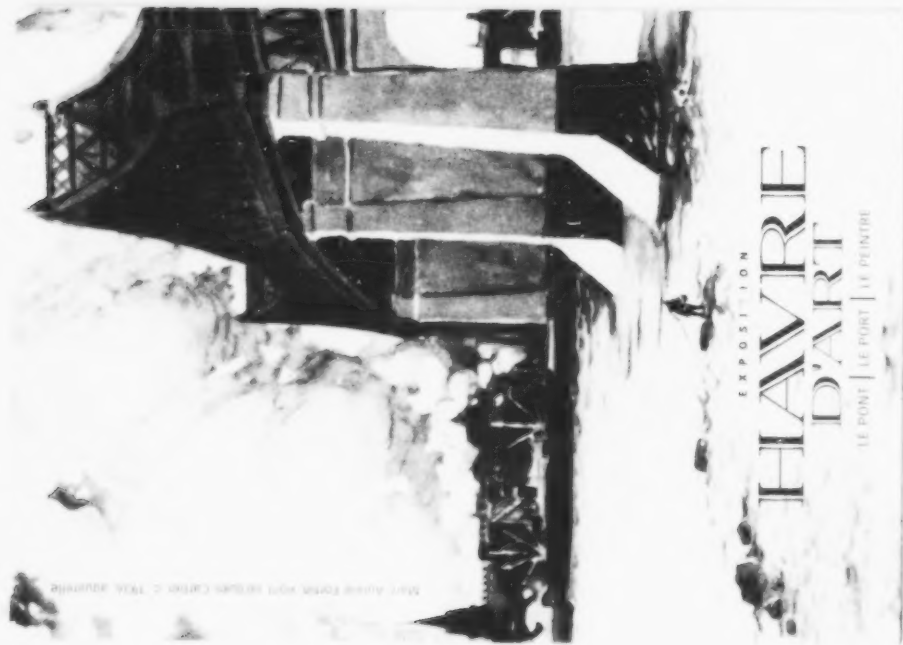
FBCL has earned international recognition for the quality of its work, application of environmental best practices and expertise. We intend to become an essential and value-added partner in the management, construction and operation of bridges and highway infrastructures in Canada.

The 2004-2005 Annual Report is printed in Canada on recycled paper.

Michel Fournier
President and Chief Executive Officer



For the 75th Anniversary of the Jacques Cartier Bridge, the Musée Marc-Aurèle Fortin is presenting with the support of FBCL and its partners, a special art exhibit on the Bridge and the Port of Montréal



The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) was incorporated in 1998 to assume the non-navigational management responsibilities of The St. Lawrence Seaway Authority. FBCL is the parent company managing several assets in Québec and Ontario. FBCL directly controls three subsidiary companies: The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI), The Seaway International Bridge Corporation, Ltd (SIBC) and The St. Mary's River Bridge Company (SMRBC). In addition to these responsibilities, FBCL is also accountable for the oversight and management of the Canadian portion of the Thousand Islands Bridge.

In its portfolio, FBCL is responsible for both domestic and international structures. Domestic structures operate through parliamentary appropriations while the international structures are expected to operate on a self-sufficiency basis.

FBCL is not directly involved in the day-to-day operations of these infrastructures but relies on the management teams of its subsidiary operations.

THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED (JCCBI) – JCCBI is financed mainly through appropriations, as well as through revenues from other sources such as leases and licenses. JCCBI's main activities fall into two specific sectors, namely Engineering and Construction, Operations, and Maintenance. Administrative departments, such as Legal Affairs, Procurement, Finance and Human Resources, support these sectors.

The Engineering and Construction department manages the activities related to major construction, renovation and repair projects that specifically target the components of civil and road engineering structures, such as piers, beams, decks, steel structures, foundations, pavement and painting.

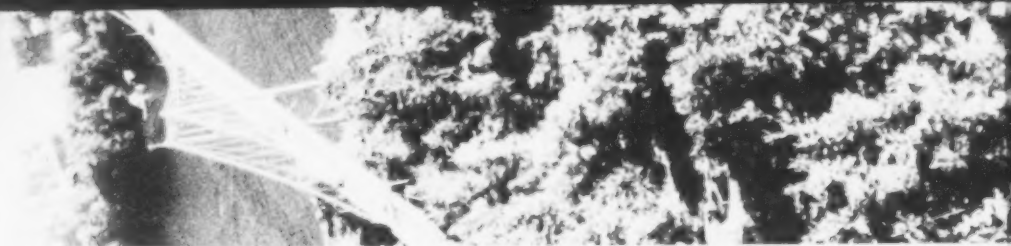
The Operations and Maintenance department specifically oversees and manages contracts for snow removal, the spreading of abrasives, road cleaning and maintenance, landscaping, replacement of guardrails, sealing cracks and lubricating bearings, maintenance and operation of systems controlling lane signals, surveillance cameras, electrical distribution and road lighting.

The Sûreté du Québec polices the Jacques Cartier and Champlain Bridges, the Bonaventure Expressway and the Champlain Bridge ice control structure (Estacade) under the terms of a contractual agreement.

Since 1982, a reserved bus lane has been operational at rush hours on the Champlain Bridge. A provincial government agency responsible for public transit operates the reserved lane.

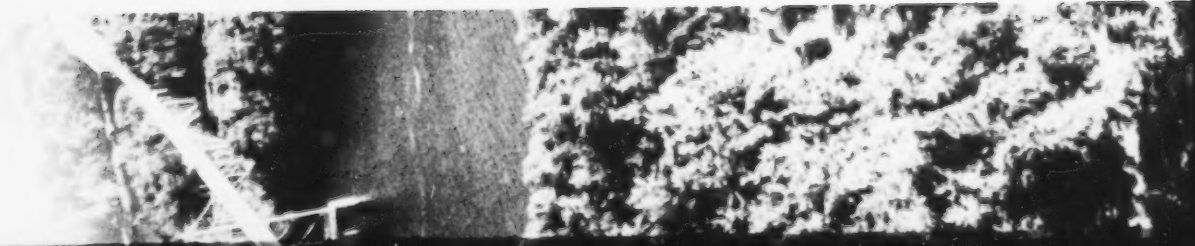
THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD. (SIBC) – SIBC is mandated to be financially self-sufficient through the collection of tolls. Any operating surpluses are returned to the Owners, the Federal Bridge Corporation Limited, and its US partner, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

The SIBC operates and maintains an international toll bridge on the Highway 138 corridor between Cornwall and New York Highway 37. The crossing comprises two high level bridges that span the north and south branches of the St. Lawrence River, and an inter-connecting road on Cornwall Island. The island forms part of the Akwesasne Mohawk Reservation. Traffic between Canada and the USA on the Seaway International Bridge is primarily local and regional. There are more transits on the Seaway International Bridge than on the international toll crossings at Ogdensburg, the Thousand Islands and Sault Ste. Marie.



1 The Thousand Islands Bridge

OPERATIONS	INFRASTRUCTURES	CORPORATION	STATUS	MANAGEMENT
Greater Montreal Area	Jacques Cartier Bridge Champlain Bridge Champlain Bridge Ice Control Structure (Estacade) Federal portion of the Honore Mercier Bridge Bonaventure Expressway Melocheville Tunnel	The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated JCCBI <i>Canada Business Corporations Act</i> CBCA	Fully-owned Subsidiary 100% of shares owned by FBCL	JCCBI
Cornwall	Seaway International Bridge	Seaway International Bridge Corporation SIBC – CBCA	Fully-owned Subsidiary 100% of shares owned by FBCL	SIBC on behalf of Canadian and US owners
Sault Ste. Marie	Sault Ste. Marie International Bridge	Saint Mary's River Bridge Company SRBC Parliament Act	Partly-owned Subsidiary 91.3% of shares owned by FBCL Remaining shares belonging to directors and City of Sault Ste. Marie	International Bridge Authority Joint International Bridge Authority
Thousand Islands	Thousand Islands International Bridge		Not a Subsidiary FBCL administers the Canadian portion of the bridge, based on a mandate awarded by the Government of Canada Operating agreement to TIBA	TIBA (US Corporation) BOARD: 7 directors appointed by Jefferson County of Legislators – 4 US and 3 CDN on recommendation by FBCL



MISSION, VISION, VALUES

OUR MISSION

As an integral component of Canada's economic activity, it is the Federal Bridge Corporation Limited and its subsidiaries' mission to manage, operate and maintain the bridges and highway infrastructure under their jurisdiction so as to provide users with safe, reliable and efficient transit. To meet this goal, the Corporation and its subsidiaries enforce sound management practices and environmentally friendly policies.

OUR VISION

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) aims at maintaining its recognition as an essential and value-added partner in the management, construction and operation of bridges and highway infrastructures in Canada.

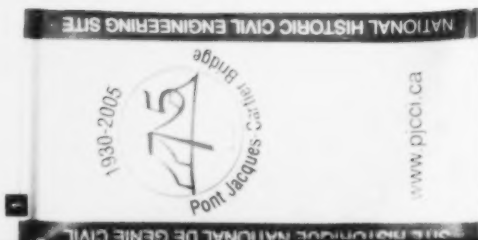
The FBCL will continue its efficient and quality work to reinforce the fact that the Corporation is an essential partner among infrastructure owners in Canada.

OUR VALUES

In order to fulfill the FBCL mission, Corporation management and personnel base their decisions and actions on seven principal values:

- | Sound management practices
- | Good planning
- | Strategic alliances and communications
- | Customer satisfaction through efficiencies
- | Safety and security for customers and facilities
- | Preserving the environment
- | Respect and value the contributions of all

One of FBCL's main challenges is keeping its professionals at the leading edge in terms of expertise and continuing its work to harmonize its human resources policies and programs across the organization. The Corporation's approach to its human resources activities focuses on improved productivity and harmonious relations as a way to promote the development of skills and improve the quality of services offered to its clients.

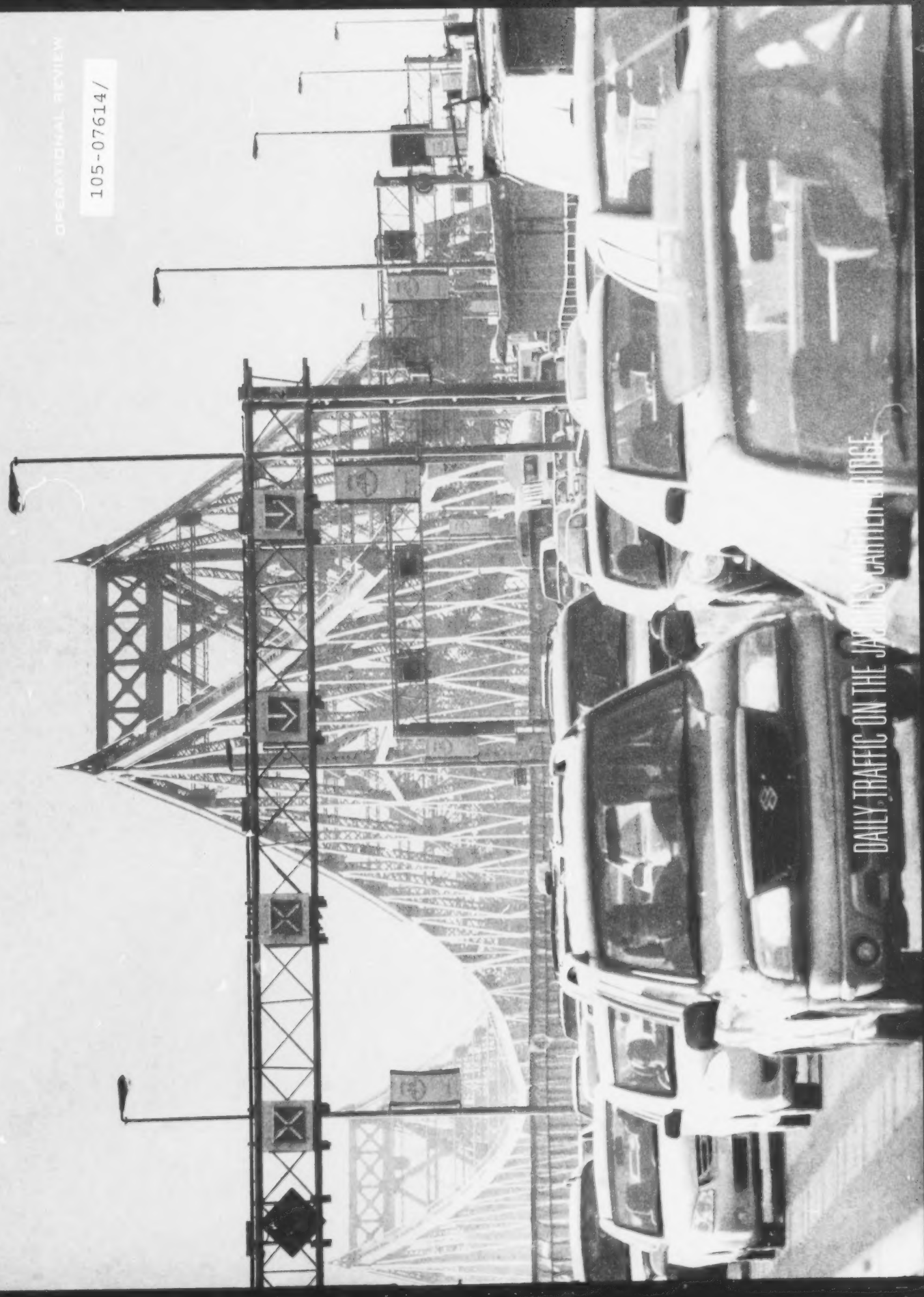


1 For its 75th anniversary, barriers have been installed on the Jacques-Cartier Bridge

2 View of the Jacques-Cartier Bridge cycling path and of the new anti-suicide barrier

OPERATIONAL REVIEW

105-07614 /



DAILY TRAFFIC ON THE J. EDGAR HOOVER BRIDGE

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) and its subsidiary companies are together responsible for the management and maintenance of three international bridge crossings in Ontario and five domestic infrastructures in the Greater Montreal area. Our 2004-2005 activities involved major and ongoing maintenance projects, management improvement initiatives, and forward planning. Over 145.2 million vehicle transits were recorded this year on our structures in Montreal, Sault Ste. Marie, Cornwall and the Thousand Islands. Our international bridges play an essential role in the movement of

people and goods between Canada and the U.S. The role and contribution of our infrastructure to the North American economy and on commercial and commuter transportation is significant.

Bridges, roads and tunnels are an integral component of people's daily lives: commuters, tourists, travellers and pedestrians alike use them on a regular basis. Yet, there is little awareness as to the crucial role they play in our international trade, economy, and emergency systems, as well as the security of the nation.

Our activities include both major and ongoing bridge maintenance, management improvement, and a wide range of forward planning initiatives. FBCL operates in a dynamic and complex environment, where economic conditions, security concerns, environmental factors, and the requirements of government have a significant impact on plans and operations. The Corporation's management and personnel fulfill the FBCL mission through decisions and actions based on our core values: good planning and sound management practices; development of key strategic alliances; timely and effective communications; achievement of customer satisfaction through efficiency, safety, and security; and application of environmental best practices.

* See table and sources on page 11

NUMBER OF EMPLOYEES INVOLVED IN THE MANAGEMENT AND OPERATION OF ALL ASSETS UNDER FBCL (as of March 31, 2005)

	FBCL OTTAWA	JCCB LONGUEUIL	SIBC CORNWALL	TIBA THOUSAND ISLANDS	JBA SAULT STE. MARIE
Full-time	11	44	21	43	34
Seasonal ¹	1	2	14	29	12
Students	1	2	7	n/a	1
FTE (contracts) ²	1	245	2	11 ³	n/a
FTE (special projects)	n/a	n/a	n/a	2	n/a

¹ Includes part time and students

² Full-time equivalents for contracts to provide on-site

³ Part time

OVERVIEW OF THE 2004-2005 FISCAL YEAR

(thousands of dollars)

	2000 2001	2001 2002	2002 2003	2003 2004	2004 2005
Revenues	10,299	12,091	13,219	13,075	12,538
Expenses	38,497	41,857	33,805	46,309	41,386
Portion of expenses covered by revenue	26.8%	28.9%	39.1%	28.2%	30.3%
Parliamentary credit for operating expenses	27,966	26,726	23,345	30,622	25,944
Capital asset acquisitions	6,612	68,347	61,646	3,247	9,140
Amortization of capital assets	3,249	3,658	4,122	5,843	6,002

REVENUE ANALYSIS

The principal sources of revenue are tolls, income from advertising, revenues from leases and licences and the operating revenues from the Thousand Islands International Bridge.

Revenues from tolls have increased by 3% this year when compared to the same period last year. This increase is attributable to the gain in the Canadian dollar conversion. Leases and permits have kept up with inflation. The operating income from the Thousand Islands Bridge is down by 19% from last year due mainly to higher operating costs. The decrease in interest income is a consequence of lower rates and money available.

The FBCL plans to optimize the revenue earned from its structures.

Since the toll bridge must be self-financing, it is crucial that it earn sufficient revenue to cover expenses, including capital asset expenses. In this respect, the following factors exert a significant amount of pressure on the generation of revenue:

- The fact that 66% of the bridge users of the Seaway International bridge do not pay tolls because a government decision at the time of the construction of the bridge exempted residents of Akwesasne from the payment of bridge tolls.

- The increase in customs controls following the events of September 11, 2001.

- 95% of the traffic using the Sault Ste. Marie International Bridge is not commercial traffic, but rather optional trips, causing prices to be very elastic.

The Sault Ste. Marie International Bridge has experienced declining traffic in the past several years, although commercial traffic is staying fairly stable, it represents only 5% of the total traffic. Scenarios are being developed to identify appropriate toll adjustments and/or capital project deferrals needed to achieve self-sufficiency.

PARTNERSHIPS

The FBCL has developed a strong network with colleagues in the Federal Government as well as with American stakeholders (Michigan Department of Transportation, State Legislature, New York State Department of Transportation etc.). Given the nature of the assets under its authority, FBCL has developed partnerships that had to go beyond these two types of stakeholders. For example, FBCL has been successful in engaging relationships with other critical players such as provincial, municipal and aboriginal authorities.

LONGUEUIL – JCCBI is working with the City of Montreal and the federal and provincial environment ministries towards technical solutions to the environmental issues relating to the properties situated on the former municipal landfill site in Montreal.

JCCBI collaborates with the Ministère des Transports du Québec and the Mohawk Council of Kahnawake to ensure efficient work coordination and to take into consideration economic, social and environmental factors in the planning of the Honoré Mercier Bridge deck replacement project.

FBCL is involved in discussions with provincial and federal authorities responsible for the completion of the Autoroute 30 bypass in Montreal.

FBCL is represented on a Joint Steering Committee with representatives from the Canadian and Quebec governments to investigate the feasibility for a Light Rail Transit system on the Champlain Bridge Ice Control Structure between Montreal and the South Shore.

JCCBI has a long-term agreement with the Sûreté du Québec (SQ) for patrolling its Montreal road network. SQ also monitors all surveillance cameras and provides the public with real time information, using the FBCL variable message signs.

FBCL and JCCBI have formed a partner roundtable including Canada Post, Celebrations Canada and Le Musée Marc-Aurèle Fortin to oversee a series of initiatives to mark the 75th anniversary of the Jacques Cartier Bridge in 2005.

JCCBI collaborates with the Société du Havre de Montréal, whose mandate is to submit a strategic development plan for the Montréal harbour area properties, including improving public access to the St. Lawrence River.

CORNWALL, THOUSAND ISLANDS AND SAULT STE. MARIE – In Cornwall, SIBC has formed a Management Committee (a committee of its Board of Directors composed of Canadian directors U.S. directors representing the Saint Lawrence Seaway Development Corporation) whose role is to support The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. in fulfilling its mandate.

Short and long-term requirements of the Thousand Islands Bridge and the Seaway International Bridge are being identified through a binational study involving the New York State Department of Transportation, Transport Canada, the Ontario Ministry of Transportation, FBCL, TIBA and SIBC. This study involves the forecasting of traffic demands and an assessment of the infrastructure and operational improvements needed to accommodate the forecasted demand. The report examines options for short and long-term improvements that will feed directly into the planning process at each crossing.

As recommended in the special examination of the Auditor General of Canada, FBCL has established a special committee to provide additional managerial oversight of the TIBA activities over the Canadian portion of the Thousand Islands Bridge. Participants in the Committee are the three Canadian directors of TIBA as well as representatives from FBCL.

At the Thousand Islands Bridge, FBCL and TIBA have been involved with CBSA and PCO representative in assessing the benefits associated with the development of joint Canada and US customs and immigration facility on the US side of the border. Thousand Island bridge has been selected as a prime candidate for the second pilot into joint facilities. The Peace Bridge was selected for the first pilot project and is in the early stage of implementation.

Also at the Thousand Island Bridge the planning for the implementation for a Trade corridor strategy has been completed. The planning involved many structures and will be known as the "Capital Corridor" connecting the two nation's capital.

At Sault Ste. Marie an announcement has been made on a new commercial access road to the international bridge. The funding of this \$17 million project will

come from the federal, provincial and municipal Governments. It will be fully integrated into the new Customs facility that is in the master planning stage.

The Intergovernmental Agreement that was signed by the Michigan Department of Transportation (MDOT) and the Saint Mary's River Bridge Company

is undergoing a review by TC, FBCL, and MDOT to address problems that have been identified over the past three years.

As an essential player in bridge management, the FBCL and its subsidiaries are constantly consolidating existing partnerships and remain alert to new opportunities for cooperation.

VEHICLE TRANSITS STRUCTURES

2004-2005

Champlain Bridge	56,000,000
Bonaventure Expressway	15,968,000
Jacques Cartier Bridge	34,000,000
Melocheville Tunnel	4,386,000
Honore Mercier Bridge	28,343,000
Seaway International Bridge	2,542,531 ¹
Thousand Islands International Bridge	2,114,193 ²
Sault Ste. Marie International Bridge	1,863,476 ³
Total	145,217,200

¹ 2004 Traffic Counts and

² Etude des ponts de la Rivier-Sud : Solutions globales : transport de personnes et de marchandises, by Roch-Deluc, August 2000

³ Etude des ponts de la Rivier-Sud : Solutions globales : transport de personnes et de marchandises, by Roch-Deluc, August 2000

⁴ Estimate based on Champlain Bridge traffic

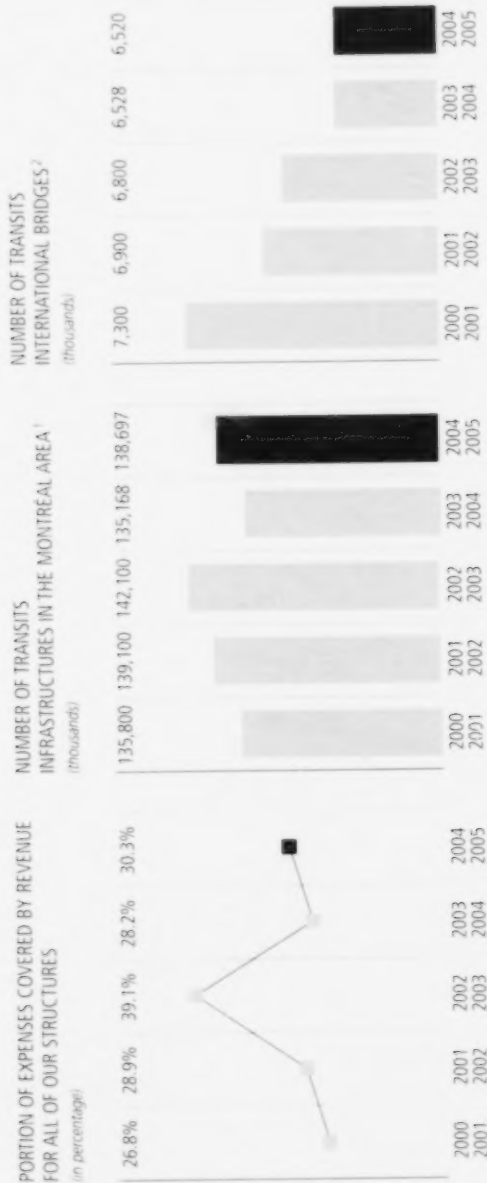
⁵ Traffic counts : Seaway International Bridge Corporation, Ltd

⁶ Traffic counts : Thousand Islands Bridge Authority

⁷ Joint International Bridge Authority : Final Audit Report for the International Bridge Basic Financial Statements

HIGHLIGHTS

The structures under the jurisdiction of FBCL play a decisive role in the regional and provincial economy, as well as for international trade. Together, they handled more than 145 million vehicle transits in 2004-2005.



¹ 2004 Traffic Counts and

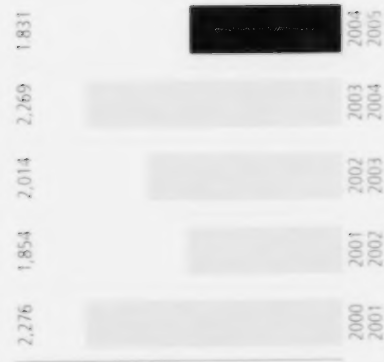
Étude des ponts de la Rive-Sud – Solutions globales
transport de personnes et de marchandises, by Roche-
Déluc, August 2000

² Sources:

- Traffic counts, Thousand Islands Bridge Authority
- Traffic counts, Seaway International Bridge Corporation, Ltd, Joint International Bridge Authority
- Final Audit Report for the International Bridge, Basic Financial Statements

OPERATING REVENUE FROM THE THOUSAND ISLANDS INTERNATIONAL BRIDGE

(thousands of dollars)



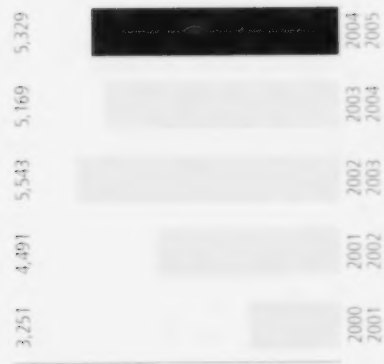
LEASES AND LICENSES

(thousands of dollars)



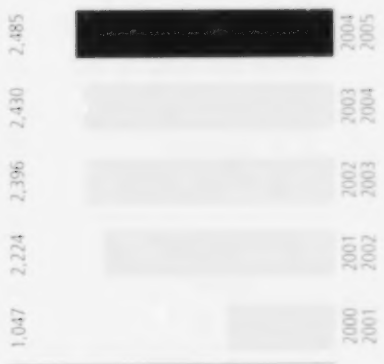
TOLLS

(thousands of dollars)



ADVERTISING REVENUE

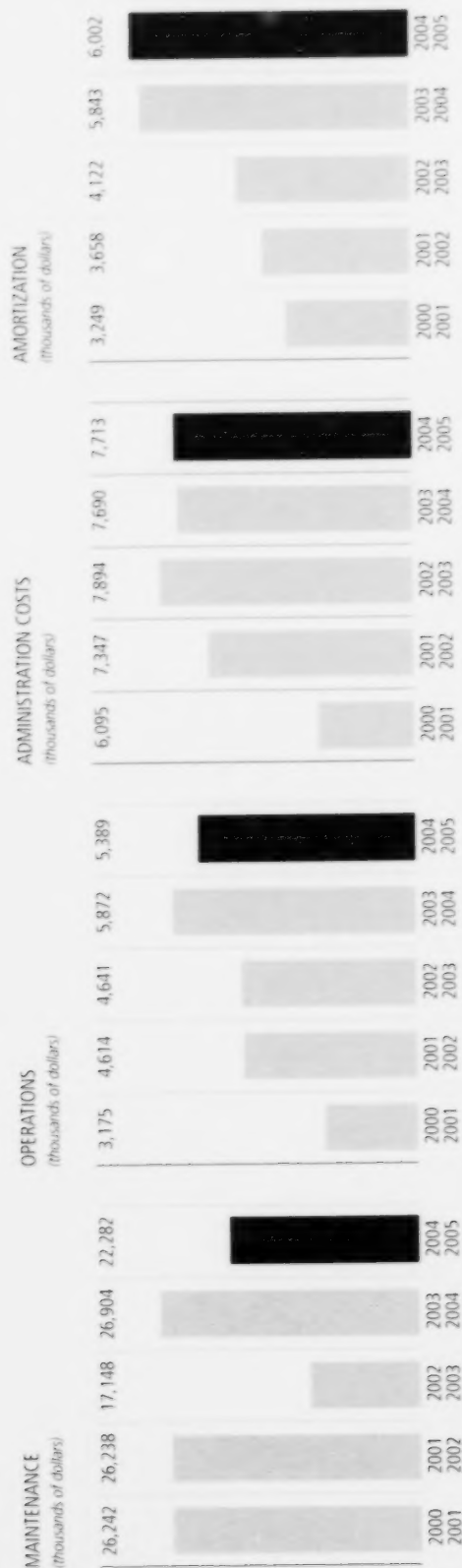
(thousands of dollars)



Revenue from tolls have increased by 3% when compared to last year. This increase is attributable to the gain on the Canadian dollar conversion. Nevertheless, more than 60% of users — members of the Mohawk community and those providing services to it — are exempt from tolls.

Revenue generated by advertising continue to be an important source of revenue for the Corporation. The amount of \$2.5 million for the year represents almost 20% of all revenues.

HIGHLIGHTS (CONT'D)



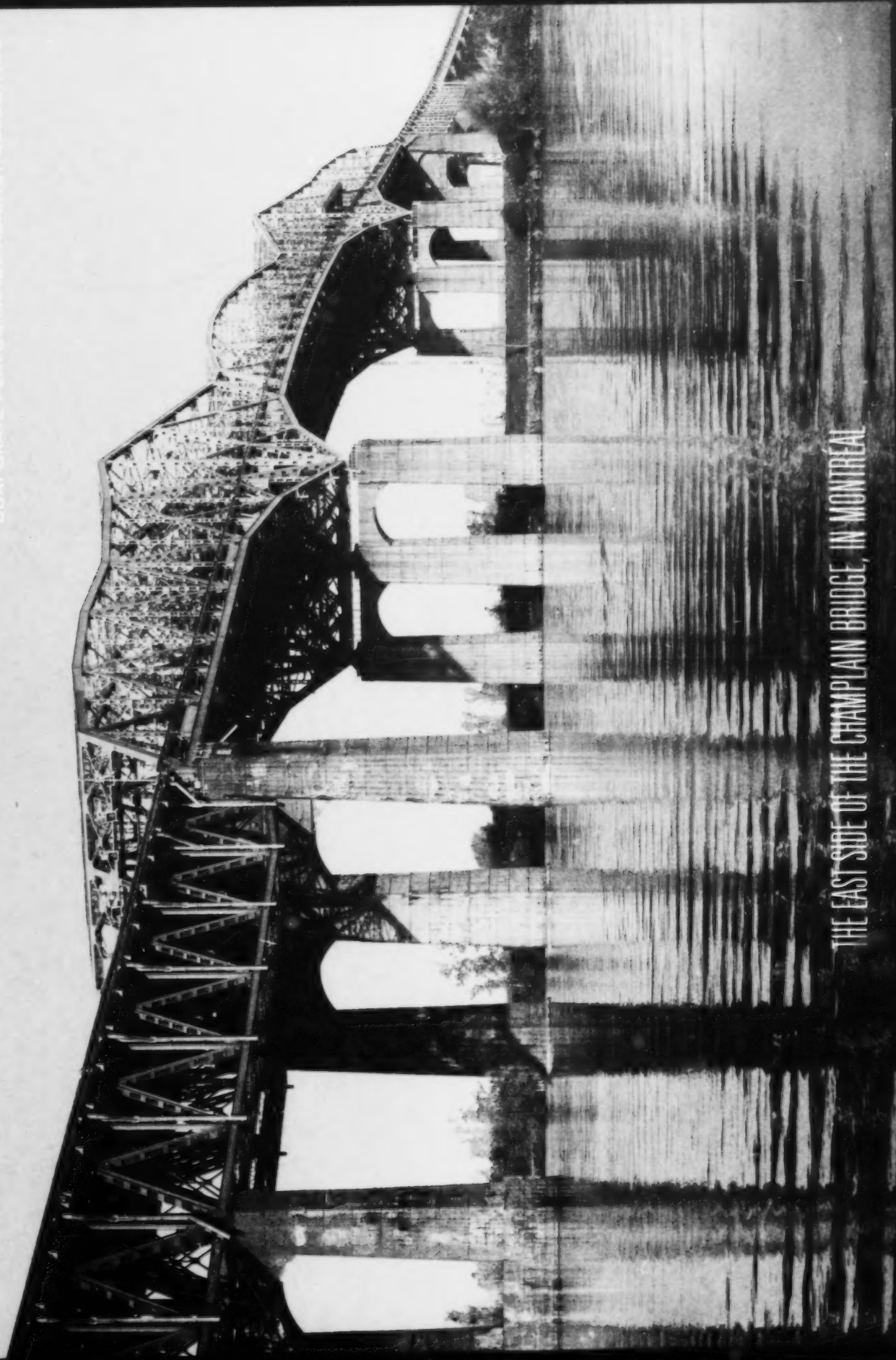
Maintenance costs have decrease by \$4.6 million from last year. This decrease can be attributed to an reduction in the number of projects incurred for the bridges in the Montreal area, where maintenance costs were \$4.3 million less than the previous year. The maintenance costs should remain high considering the age of the structures, the fact that they are over-used with respect to forecasts made when they were built and the use of corrosive abrasives in the winter.

Operating costs concern the structures in the Montreal area and the toll collection at international bridges. In Montreal a contract worth \$3.1 million annually is signed with the Surete du Quebec for police surveillance of the bridges.

Administration costs have been stable since the integration of the last subsidiary, which was acquired in October 2000. The FBCL plans to continue to control its overhead.

The small increase in amortization costs can be attributed to the normal acquisition of capital assets necessary to maintain our structures in good condition.

CORPORATE PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES



THE EAST SIDE OF THE CHAMPLAIN BRIDGE, IN MONTREAL

CORPORATE PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES

As a Crown corporation, the Federal Bridge Corporation has to comply to the *Financial Administration Act* and the Treasury Board Secretariat guidelines in the preparation of its consolidated corporate plans and annual reports. Objectives identified in the 2004-2005 FBCL (and subsidiary) Corporate Plan and performance results are summarized below.

CONTINUE TO IMPROVE MANAGEMENT AND OPERATIONAL ISSUES AT FBCL AND ITS SUBSIDIARIES – With significant progress made in this area over the past few years, FBCL remained committed to continue improvement in its management and operations.

FBCL is developing a business enterprise model across the Corporation, to strengthen its corporate support, functions and processes.

A study prepared in 2004 by a private firm, entitled *Review of Corporate Governance Instruments*, highlighted that FBCL is on the right track and that initiatives taken to date have significantly improved the corporation's governance practices. Additional supporting measures of similar nature have been identified to further enhance the effectiveness of FBCL's governance.

A governance committee has been mandated to provide oversight for the current implementation of these measures. FBCL is developing an explicit governance framework to strengthen the relationships between FBCL and its subsidiaries.

A policy on Performance Management has been developed by the FBCL Human Resources in 2004. This plan will soon be approved and implemented by the Board of Directors. The policy applies to all FBCL employees and clearly links employee performance objectives to corporate goals and business plans.

FBCL is working very closely with Transport Canada to quickly and efficiently respond to Government requests on financial and governance related issues.

Through its representation on the various boards, FBCL ensures proper action is taken with regards to all management and operation activities, so that the interests of the Government of Canada are adequately protected.

ADDRESS OUTSTANDING FINANCIAL ISSUES – Financial forecast have identified problems in meeting requirement for funding capital project at the SIBC and SSM under current operating arrangements.

FBCL in conjunction with TC retained the services of KPMG to identify options for the future and prepare recommendations on future course of act of SIBC and SSM. The study looking into toll rates, revenue generation opportunities, cost reductions and policy changes. These studies have been completed and tabled with FBCL and TC for future considerations.

IMPLEMENT THE SAFETY AND SECURITY INITIATIVES POLICY – A long-term security assessment of the Sault Ste. Marie International Bridge was initiated in 2002 by the Management that oversees FBCL interests in the Sault Ste. Marie Bridge. The assessment will result in the installation in 2005 of security equipment and enhancements to address issues of national security.

Video surveillance cameras were installed to further protect vulnerable components of the south channel span of the Seaway International Bridge.

IMPLEMENT THE ENVIRONMENTAL POLICY UNIFORMLY – An FBCL committee meets quarterly to ensure that its environment policy is being applied.

FBCL has produced a contaminated sites registry for all of its properties including those of its subsidiaries and the Canadian properties managed by partner corporations such as TIBA and SSM.

The committee deals with a large range of issues such as environmental audits, environmental management of road salts, sewage treatment plants and holding tanks, petroleum products storage tank systems, to name but a few.

SIBC completed the environmental assessment to repair the existing North Channel Bridge high-level span or construct a new low-level bridge as a replacement solution.

FURTHER ENHANCE BUSINESS EXPANSION OPPORTUNITIES ACROSS THE ORGANIZATION – Opportunities to increase market share and revenue at existing facilities and assume responsibilities at other Federal Infrastructures is ongoing.

FBCL is involved in discussions on the development of a Trade Corridor Strategy for implementation between Ottawa and Washington.

FBCL has maintained its support to explore a Light Rail Transit feasibility in Montreal.

RAISING OF THE GUARDRAILS ON THE JACQUES CARTIER BRIDGE TO DISSUADE SUICIDE ATTEMPTS – The raising of some 8 km of guardrails on the bridge was completed in 2004-05.

This solution proved to be cost effective representing economies of several million dollars as compared to installing a new anti-suicide barrier.



JCCBI PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES

Priority is given to user interests in the planning process and when projects are undertaken.

Intelligent Transportation System equipment is in place to provide real time messages related to congestion, construction and safety.

Plan and coordinate major and regular maintenance work respecting traffic-flow constraints and optimize measures taken to mitigate the impact on traffic flow.

Maintain JCCBI structures to recognized standards that reflect high levels of safety.

TO REPLACE THE DECK OF THE HONORÉ MERCIER BRIDGE – Feasibility studies for the project have been completed.

Engineering and project planning were initiated. JCCBI plans to have the work undertaken in 2007 and 2008.

IMPROVE SERVICE TO USERS OF THE STRUCTURES BY MINIMIZING TRAFFIC-FLOW DISRUPTIONS RESULTING FROM MAJOR AND REGULAR MAINTENANCE ACTIVITIES – The installation of the anti-suicide barrier has decreased the number of closures of the Jacques Cartier Bridge resulting from suicide attempts. Most of these closures had a sizeable negative impact on all bridges and tunnel between the Island of Montreal and the South Shore.

¹ Flag of Jacques Cartier located on the bridge and which was presented by France in 1934 to commemorate the 400th anniversary of the discovery of Canada.

JCCBI PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES (CONT'D)

BUILD PUBLIC AWARENESS OF JCCBI – Ongoing communication activities are organized to provide corporate visibility and to stage the 75th anniversary of the Jacques Cartier Bridge.

JCCBI staff are active participants in a large number of business, professional, public and private committees and organizations (*Réseau Informations Circulation* in Montréal, the Canadian Civil Engineering Society, etc.) linked directly with the nature of its business.

Over the last two to three years, JCCBI has built a solid reputation with local, provincial and national media. Major maintenance projects such as the upcoming deck replacement of the Honoré Mercier Bridge in Montréal will benefit from this relationship.

JCCBI and FBCL are assisting in organizing the 2006 *International Conference on Short and Medium Span Bridges* scheduled in Montréal in August 2006 (www.bridgeconference2006.com) in collaboration with the Canadian Society for Civil Engineering (CSCE).

Ongoing pro-active communication interactions with the public and the media are playing a key role in clarifying JCCBI corporate identity concerns raised in the 2004-2005 Corporate Plan.

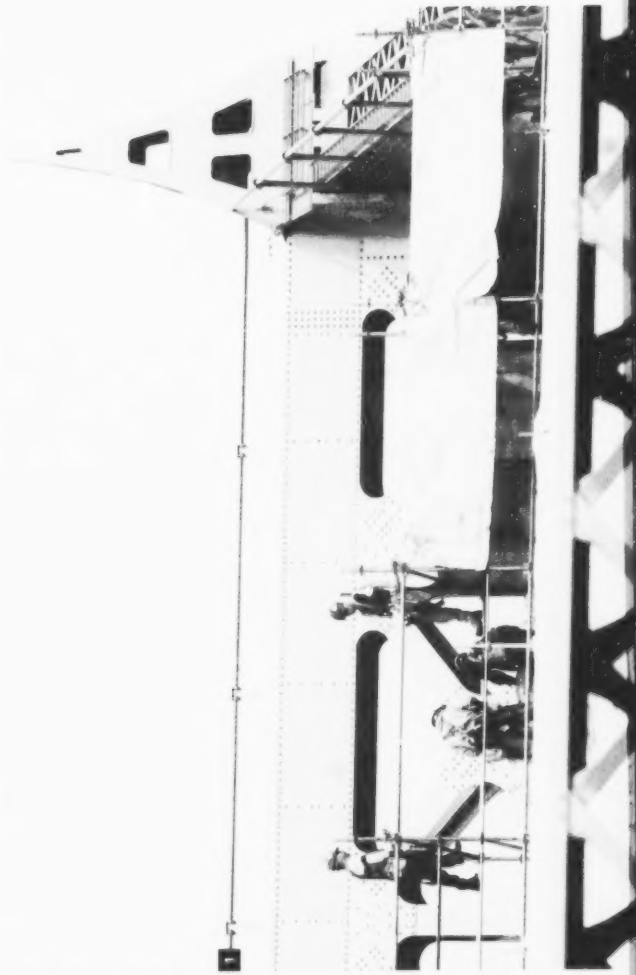
CONTINUE IMPROVEMENTS TO PRODUCTIVITY AT JCCBI – JCCBI ensures appropriate and efficient human resources services are in place.

The organizational structure of the Engineering and Construction Service has been modified to re-integrate the construction management function. This initiative provides better control over projects by JCCBI personnel and ensures retention of acquired expertise in construction management, human resources and improvements in effectiveness of project management.

A new three year collective Agreement with the Canadian Union of Public Employees (CUPE) was concluded. Contract tendering is planned during winter months when bridge and road construction work is at a low level often resulting in a better competitive environment.

Issuing of tenders are managed to ensure efficient timeliness and take advantage of best pricing opportunities in a competitive construction sector.

ENVIRONMENT – JCCBI has undertaken a feasibility study to determine cost effective solutions to contain the migration of contaminated groundwater from properties situated on a former landfill site, along the Bonaventure Expressway in Montréal.



- 1 Men at work on the top of Jacques Cartier Bridge
- 2 Three photographs of men at work on Champlain Bridge
- 3 Sandblasting on the structure of Champlain Bridge

BUILD PUBLIC AWARENESS OF JCCBI – Ongoing communication activities are organized to provide corporate visibility and to stage the 75th anniversary of the Jacques Cartier Bridge.

JCCBI staff are active participants in a large number of business, professional, public and private committees and organizations (*Réseau Informations Circulation* in Montréal, the Canadian Civil Engineering Society, etc.) linked directly with the nature of its business.

Over the last two to three years, JCCBI has built a solid reputation with local, provincial and national media. Major maintenance projects such as the upcoming deck replacement of the Honoré Mercier Bridge in Montréal will benefit from this relationship.

JCCBI and FBCL are assisting in organizing the 2006 *International Conference on Short and Medium Span Bridges* scheduled in Montréal in August 2006 (www.bridgeconference2006.com) in collaboration with the Canadian Society for Civil Engineering (CSCE).

Ongoing pro-active communication interactions with the public and the media are playing a key role in clarifying JCCBI corporate identity concerns raised in the 2004-2005 Corporate Plan.

CONTINUE IMPROVEMENTS TO PRODUCTIVITY AT JCCBI – JCCBI ensures appropriate and efficient human resources services are in place.

The organizational structure of the Engineering and Construction Service has been modified to re-integrate the construction management function.

This initiative provides better control over projects by JCCBI personnel and ensures retention of acquired expertise in construction management, human resources and improvements in effectiveness of project management.

A new three year collective Agreement with the Canadian Union of Public Employees (CUPE) was concluded. Contract tendering is planned during winter months when bridge and road construction work is at a low level often resulting in a better competitive environment.

Issuing of tenders are managed to ensure efficient timeliness and take advantage of best pricing opportunities in a competitive construction sector.

ENVIRONMENT – JCCBI has undertaken a feasibility study to determine cost effective solutions to contain the migration of contaminated groundwater from properties situated on a former landfill site, along the Bonaventure Expressway in Montréal.



1 Men at work on the top of Jacques Cartier Bridge
2 Three photographs of men at work on Champlain Bridge
3 Sandblasting on the structure of Champlain Bridge

SIBC PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY – Treasury Board directives require all international toll bridges to be self-sufficient.

Due to an imbalance between the required infrastructure investments and the Corporation's ability to generate funds (free transits to the Mohawk community represent 66% of the total bridge transits), Transport Canada and the Federal Bridge Corporation commissioned a KPMG study to analyze the situation and to make recommendations.

SIBC management has reviewed the *Self-Sustainability Study* and is in general agreement with its recommendations.

RISK MANAGEMENT – A risk management committee was formed, risks identified, and management strategies implemented. Three of the key risk areas were:

- || liabilities incurred while doing work for third parties – contract terms were revised and indemnification for liability was obtained;
- || employee health and safety – a workplace health and safety manual was prepared;
- || revenue loss – audit process was reviewed

CUSTOMER SATISFACTION – Customers are clearly segmented and receiving quality services and value.

PROCESS – SIBC is organized and managed around its core processes.

HUMAN RESOURCES – The Corporation's small size and modest revenues place severe operating constraints on management. SIBC has adapted to these conditions by running a lean and efficient operation, as recognized in the benchmark comparisons with other crossing operators in a KPMG report (toll collection and maintenance costs is lower than the other international crossings, and second lowest in administration costs).

SIBC is fortunate to receive services and support from FBCL. For example, significant savings are achieved through the pooling of insurance and employee benefits. Another strategy is the use of contracted expertise such as electrical services, accounting and occupational health and safety support.

Corporate reorganization was completed with the merging of the Operations and the Finance and Administration manager positions. This has simplified communications and coordination of administrative functions.



FACTORS AND CHALLENGES THAT HAVE AN IMPACT ON OPERATIONS



1. ECONOMIC CONDITIONS

CORPORATE – FBCL operates in a dynamic and complex environment, where economic conditions, security concerns, environmental factors, and the requirements of government have a significant impact on the Corporation's plans and operations.

DOMESTIC STRUCTURES – There are a number of economic factors that create significant challenges for FBCL's operations. An extreme example of this is the impact of free trade on the traffic conditions on the Montreal bridges. The Champlain Bridge alone has experienced a doubling of truck traffic tied to international commerce as a result of NAFTA, between 1993 and 2002, and has accommodated 4.5 million trucks in 2003.

Construction costs – JCCBI foresees continued increases in costs beyond the annual rate of inflation, due to the heavy demand on construction labour and materials in the Montreal region. Competition for qualified contractors remains intense and will influence bid prices.

Aging of the structures and increasing activities at JCCBI – Most of the bridge and roadway structures in the Montreal region are approaching 45 years in age with the exception of the Jacques Cartier Bridge, which is 75 years of age. The aging structures continue to degrade exponentially from heavy traffic volumes, especially trucks, and from the corrosion

effects of road salt. In addition, the importance that JCCBI attributes to providing quality service to its users, together with new challenges with the upcoming re-decking projects and environmental control measures, require that JCCBI maintain a competent workforce.

INTERNATIONAL STRUCTURES – One of the major determinants of truck traffic volumes at the Canada/US border is the dollar value of trade between the two countries. Exports from Canada to the US increased from \$270 billion in 1998 to \$345 billion in 2002, which represents 87% of the total exports from Canada to all countries. However, it should be noted that the distribution of the exports has changed significantly. Over the past five years, exports from Ontario to New York State declined by 34% while exports to California increased by 41%. The economic slowdown in New York State coupled with the redistribution of Ontario/US trade has affected truck traffic at FBCL's international bridges.

Moreover, the delays at international bridges caused by more intense screening by customs and immigration officials have affected discretionary travel for tourism, shopping and other activities. Over the past year, traffic at the Sault Ste. Marie International Bridge has declined by over 10% and at the Thousand Islands Bridge by 5%. Only at the Seaway International Bridge was there an increase of 2% in traffic, however, this increase was the result of a growth in travel by native groups that use free transits passes.

At the same time, rising petroleum prices and other infrastructure challenges make the smooth and timely transit across major bridges even more important.

2. SECURITY FACTORS

In light of the events of the past few years and the much greater focus on security issues, particularly at international crossings, all bridges and related assets have had to enhance security measures, as well as monitoring and reporting. For the FBCL, the safety and security of the people using its structures are key priorities. The FBCL Risk Management Committee has identified the major risks to the operation of its assets (i.e. terrorism and ensuring necessary financial resources to meet medium and long-term maintenance and operational needs). Emergency preparedness plans are reviewed and updated regularly by the subsidiaries.

Through its representation on the boards of its subsidiaries, FBCL ensures proper action is taken concerning risk assessment, terrorism and environmental matters so that the interests of Canada are adequately protected.

SIBC management is actively attempting to engage local law-enforcement agencies to reduce the number of toll evasions and "no bridge-pass" transits through the toll plaza.

3. ENVIRONMENTAL FACTORS

CORPORATE – Given the magnitude of the assets under FBCL's control, environmental impacts associated with existing and new structures are always a significant factor in the Corporation's operations and plans.

To address environmental issues, FBCL has formed a committee that meets quarterly to ensure that its environment policy is being applied. The Corporation has produced a contaminated sites registry for all of its properties including those of its subsidiaries and the Canadian properties managed by partner corporations such as TIBA and SSM.

The committee has studied all federal environmental legislation and will now focus on the explicit implementation of federal environmental regulations.

DOMESTIC STRUCTURES – The most pressing environmental issue facing JCCBI relates to its properties situated in Montreal, on a former landfill site. In 2004-2005, JCCBI, in collaboration with Environment Canada, undertook further investigations and testing into the toxicity of the groundwater of properties managed by JCCBI since 1978, adjacent to the St. Lawrence River and situated on a portion of a former waste fill site operated by the City of Montreal from 1866 to 1966. This old landfill site covers several properties belonging to various owners, including the City of Montreal, the Government of Québec, and C.N. The results of the preliminary environmental investigation undertaken by JCCBI conclude to the potential toxicity of the groundwater on the aquatic species analysed, which groundwater migrates into the St. Lawrence River.

A disturbing issue is the resurgence of visible hydrocarbons in the St. Lawrence River, adjacent to the Bonaventure Expressway. In collaboration with Environment Canada, Environnement Québec and the City of Montreal, JCCBI has undertaken a feasibility study into methods to contain the groundwater migrating from the landfill site.

INTERNATIONAL STRUCTURES – FBCL is managing risks over the deterioration of the North Channel span of the Seaway International Bridge in Cornwall, by intensively inspecting the underside of the bridge deck each year to remove any loose or spalled concrete and by performing localized repairs to the top surface. In 2004, several test sections of screening were installed to collect any loose concrete from the underside of the deck.

The Federal Bridge Corporation has been funding the environmental assessment (EA) for the repair or replacement of the North Channel bridge in Cornwall. The EA process has taken over two years to complete in compliance with federal, provincial and Mohawk requirements. The EA recommends the construction of a new low-level bridge.

As a standard practice in 2003, SIBC fully enclosed the South Channel bridge cable bent towers for sandblasting work zones, collected dust and sandblast material, monitored lead levels in the air and properly disposed of all materials. In addition, the effectiveness of the Corporation's sewage treatment facilities was monitored, sources of groundwater infiltration were identified, and construction specifications for sewer line repairs were prepared.

4. GOVERNMENT REQUIREMENTS

CORPORATE – As a Crown corporation, FBCL has a responsibility to provide additional support to the Government of Canada where requested. Given the Corporation's extensive capabilities and proven record of expertise in its field, this can create opportunities for FBCL to contribute in varied ways. Overall government expectations in terms of self-sufficiency and governance will put pressure on Crown Corporations such as FBCL. The Corporation is addressing these requirements by creating the proper financial and governance mechanisms.

Customs and Immigration facilities will require improvement or replacement at all three international bridges FBCL has a responsibility for.

At SSM the master plan for the Canadian Customs plaza is under development with a planned implementation date of October 2009.

At SIBC, a statement of requirements has been received from the Canadian Border Services Agency (CBSA) with the next step being to turn the statement of requirements into a design concept.

Similarity at TIBA, the statement of requirements have been received. The future requirement will be incorporated into the current proposal for a joint CAN/US customs facilities that is under active considerations.

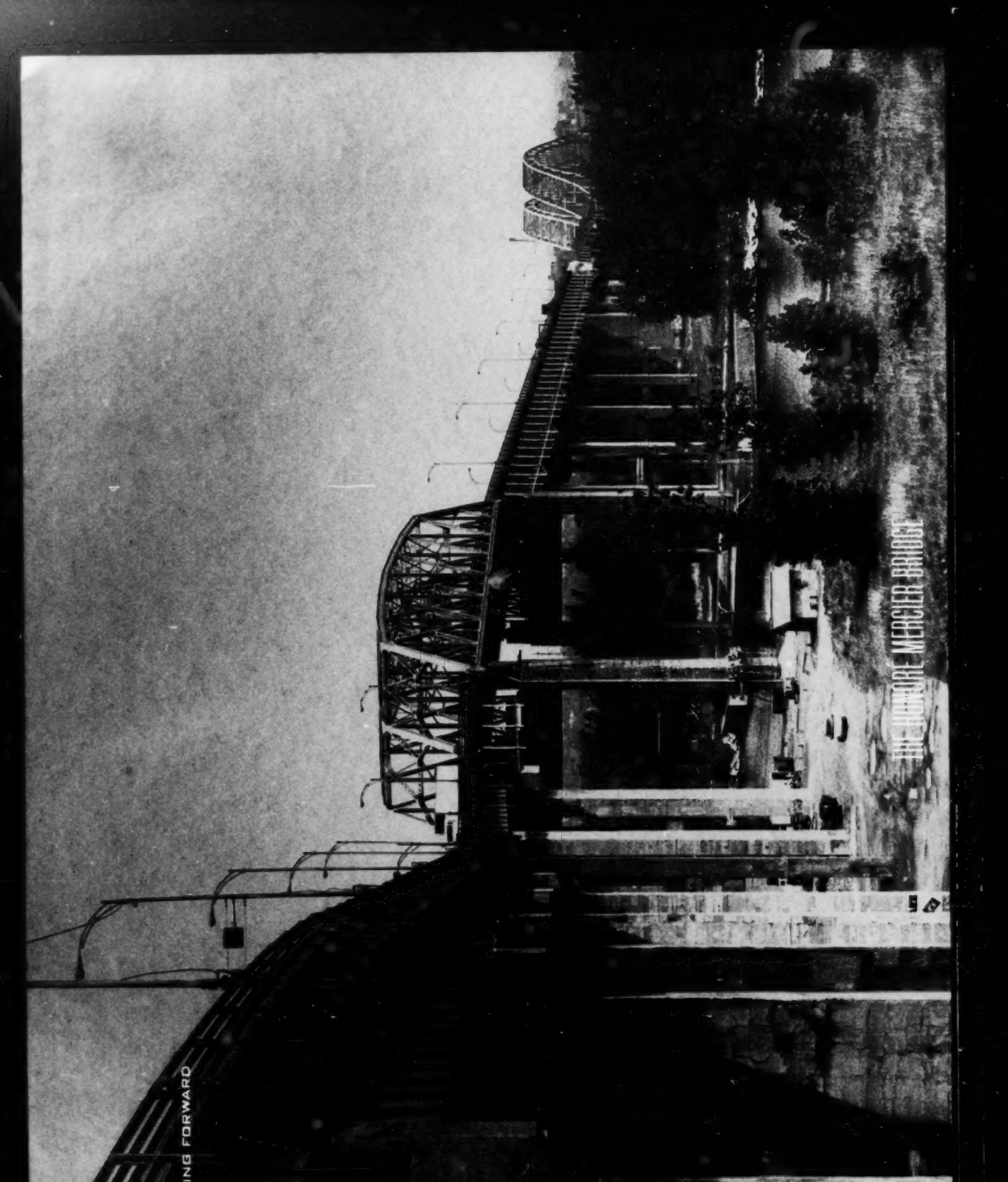
At all three locations, the funding of the Canadian Border Services Agency facilities will be a major challenge for FBCL to deal with. At SSM the situation is aggravated by the current MDOT/CAN Intergovernmental Agreement which calls for a partial payment to be made to MDOT which in effect, doubles the cost of the CBSA facilities. This requirement is under review by TC, FBCL and MDOT.

These issues and others will continue to be a factor in FBCL activities and represent opportunities to develop business expansion initiatives for the Corporation.

Over the past year, FBCL has been asked to play a role as one of three federal representatives on the Steering Committee managing the expansion of Autoroute 30 around Montréal. The role played by that committee is of counsel and value-added.

ING FORWARD

THE HONORE MERCIER BRIDGE



PROJECT TO REPLACE THE DECK OF THE HONORÉ MERCIER BRIDGE IN MONTRÉAL – JCCBI will be seeking approval from Treasury Board for the project to replace the existing deteriorated concrete deck of the Honoré Mercier Bridge that spans the St. Lawrence River and the St. Lawrence Seaway, linking the South Shore community at Kahnawake with the Island of Montréal.

The 1.4 km long federally-owned section of the bridge was built in 1959 by The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA) and maintained by the SLSA until 1998 when the management of the bridge was transferred to JCCBI.

The experience acquired through the Jacques Cartier Bridge deck replacement project will be beneficial in planning and executing this important project. At this time, JCCBI is planning a hybrid solution of cast-in-place concrete for the three approach ramps and prefabricated high-performance concrete deck

panels on the remaining of the bridge. The latter is a technology that was successfully used on the Jacques Cartier Bridge, to minimize traffic disruptions. Such panels would be installed at night.

The replacement of the deck on the Honoré Mercier Bridge will be accomplished in collaboration with the MTQ. The raised part of the bridge, passing over the St. Lawrence Seaway, which is under federal jurisdiction, represents about one-half of the total length of the bridge, with the other half being under provincial jurisdiction. As well, MTQ is responsible for the traffic management on the entire bridge. As a result, a re-decking of such importance – as much for the scope of the work, the costs, and the impact on traffic – must be planned and coordinated closely with the MTQ.

JCCBI plans to structure the project to maximize the involvement of the local Mohawk labour force into the project.

PROJECTS THAT REQUIRE GOVERNMENT FUNDING AT SIBC – With free transits to the Mohawk community representing 66%, SIBC does not generate sufficient toll revenues to provide the owners (FBCL and SLSDC) with the money required to fund the major capital expenditures that will be needed to ensure efficient operation of the crossing.

SIBC is seeking approval from Treasury Board to replace the existing North Channel Bridge with a new low-level bridge.

A binational study funded by FBCL and Transport Canada identified several other projects that are necessary for the effective operation of the crossing. These projects also address some of the problems identified by the Mohawks of Akwesasne such as the traffic congestion on Cornwall Island resulting from the location of the toll plaza. These projects are in the early planning stages and discussions are underway with Transport Canada and the Mohawks of Akwesasne.



1 Police control on Jacques Cartier Bridge
2 Traffic on Jacques Cartier Bridge

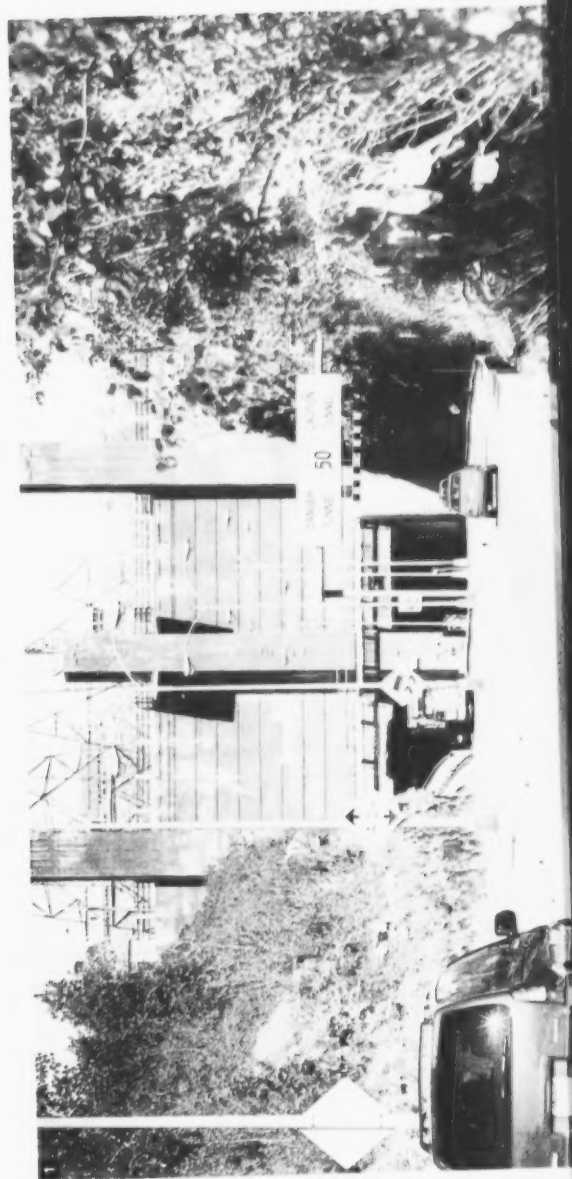
LIGHT RAIL TRANSIT SYSTEM – FBCL is represented on a joint Canada-Québec Steering Committee studying the feasibility of operating a Light Rail Transit system in the Montréal region. The partnership between the governments of Québec and Canada seeks to explore the feasibility to develop a public transit system that would link the South Shore to downtown generally by way of Highway 10 – the Estacade Bridge and the Bonaventure Expressway. Such a project would result in abolishing the present reserved bus lane on Champlain Bridge thus freeing up one lane of traffic for users on the Champlain Bridge.

In 2005, decisions will need to be taken regarding whether the project should now proceed to the environmental hearings stage.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL – The Société du Havre de Montréal (SHM) was established on October 3, 2002 to propose a strategic development plan for the Montréal Harbour area (lands adjacent to the banks of the St. Lawrence River) that would offer greater public access to the river, create an international tourism destination, and improve accessibility to the harbour. The SHM's report was tabled in the spring of 2004. This plan envisages the relocation of the Bonaventure Expressway onto properties not under JCCBI's jurisdiction.

The SHM is undertaking a feasibility study regarding the said relocation. JCCBI is administering the contract on behalf of SHM.

DEVELOPMENT PLAN BY THE CITY OF MONTRÉAL FOR THE NORTHERN POINT OF NUNS' ISLAND – The City of Montréal plans to undertake urban development of the lands situated on the north side of the Champlain Bridge on Nuns' Island. The planned development will have a significant impact on the network of roads and on certain structures situated on Nuns' Island under JCCBI's care, management and control. JCCBI is collaborating with the City on implementation of this development.



1 Melocheville Tunnel

THOUSAND ISLANDS BRIDGE – In 2000, a ten-year agreement was signed between the Thousand Islands Bridge Authority (TIBA) and the Federal Bridge Corporation Limited (FBCL). Under the agreement, all operating and common costs are paid out of bridge revenues and the remainder is divided equally between the Canadian and U.S. owners to be placed in a reserve fund to address short and long-term capital improvements. This has produced an excellent working relationship between the Canadian and U.S. owners allowing each country to retain its sovereignty while operating the bridge in a commercial manner.

The Thousand Islands Bridge being an international thoroughway, Canada Border Services Agency must be present at the Lansdowne border point to control commercial and private traffic.

The share in net income generated by the joint operations and the revenue from the duty-free store continues to be the major source of revenue for the Thousand Islands Bridge. Current operating condition indicates that the business unit will continue to operate with its self-generated fund and maintain a positive cash balance during the length of the plan. There are three capital projects underway or planned, namely the *Rift Bridge Rehabilitation*, the security installation and the *Toll Plaza Relocation*.

ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY – The St. Mary's River Bridge Company is the owner of the Canadian portion of the International Bridge at Sault Ste. Marie that represents approximately 50% of the operations and assets of the bridge.

The International Bridge faces many challenges in the years to come. The traffic, which is mostly Canadian and local, has continued to decline by approximately 2.6% per year and shows very little sign of recovery. Non controllable costs, such as insurance and property tax, are on the rise and parity payment for the Canada Customs will become a serious issue for the crossing. Several long term scenarios to address the long term self-sufficiency of the bridge have been prepared and difficult decisions on future directions will have to be taken soon.

A new Intergovernmental Agreement was negotiated between Transport Canada and Michigan and signed in July 2000. At that time, the ownership of the Canadian portion of the bridge was placed with the St. Mary's River Bridge Company and the portion in Michigan with the Michigan Department of Transportation (MDOT). The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) owns 91% of the shares of the St. Mary's River Bridge Company (SMRBC).

FBCL provides necessary expertise and support services to ensure Canada's interests in such matters as the environment and financial management are protected.

The management and operations of the bridge are the responsibility of the International Bridge Administration, an administrative unit in MDOT while operational and policy oversight is provided by the Joint International Bridge Authority (JIBA). Each owner appoints three members to JIBA.

A project to widen the east rift bridge was completed in 2004 to accommodate the introduction by the CBSA of the Free and Secure Trade (FAST) pre-clearance program for trucks and ease the traffic flow.

An announcement was made for a new commercial access road to the international bridge which will be fully integrated into the new Customs facility that is in the master planning stage.

RISK MANAGEMENT

The Risk Management Committee has identified the significant risks faced by the Corporation. Risk Management Committees established at the subsidiaries, JCCBI and SIBC have also identified the risk factors with which these corporations must deal. Practical mitigation measures to counter identified risks have been documented.

Having identified measures to mitigate identified risks facing the Corporation, the Risk Management Committee prepared an action plan with an appropriate timetable. The action plan lists the measures to be undertaken, identifies the instance that is to carry out the measures and stipulates the deadline by which the measures are to be completed. For example, among the risk items identified at the Parent Corporation level, were its international agreements with our partners. In 2005, FBCL will finalize the director's profile developed mechanisms, to study the status of its international agreements.

Engineering and construction related risks, which include professional negligence and inadequate cost estimates will be prevented through the establishment of fine-tuned criteria for the selection of professional firms and the creation of a database for cost estimates.

Other examples include legal-related risks tied to the performance of the Board of Directors (FBCL has developed and adopted a new Corporate Code of Conduct). Finance and accounting risks will lead to the establishment in 2005 of new procedures for budget and forecast changes and for department managers to report monthly variances against budget. Finally, risk factors tied to communication activities and human resources will lead to the fine-tuning of the contingency plan to address unexpected negative publicity, the establishment of a succession plan to respond to the unforeseen departure of key personnel and the establishment of a Performance Evaluation Program.

Information Technology and Records Management risks are also in the priority list and measures to deal with potential risks includes a Business Resumption Planning.

These issues will continue to be significant over the planning period. FBCL's Board of Directors and Risk Management Committee have identified this as one of the key issues to continue focusing on over the planning period.



BRIDGES AND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURES

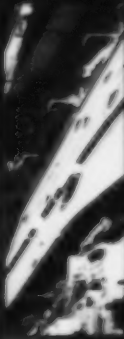
THE JACQUES CARTIER BRIDGE



THE CHAMPLAIN BRIDGE



THE BONAVENTURE EXPRESSWAY



THE CHAMPLAIN BRIDGE ICE CONTROL STRUCTURE (ESTACADE)



THE HONORÉ MÉRCIER BRIDGE





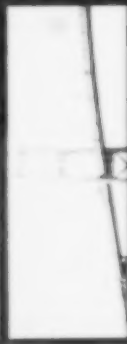
THE HONORÉ MERCIER BRIDGE



THE MELOCHEVILLE TUNNEL



THE THOUSAND ISLANDS INTERNATIONAL BRIDGE



THE SAULT STE. MARIE INTERNATIONAL BRIDGE



THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE



THE JACQUES CARTIER BRIDGE

Opened to traffic on May 14, 1930 and officially inaugurated on May 24, 1930, the Harbour Bridge was later renamed the Jacques Cartier Bridge in 1934 as tribute to the famous explorer who discovered Canada in 1534.

This steel bridge features a reinforced-concrete deck and spans the width of five traffic lanes. It stretches almost 3 kilometres in length and runs between Longueuil and Montréal. A lane signaling system makes it possible to reverse the direction of the traffic in the centre lane to better accommodate motorists during the morning or evening rush hours.

The main cantilever-type span towers approximately 66 metres above the St. Lawrence River to allow ships to pass underneath to and from the Port of Montréal. The section crossing the Seaway is close to 49 metres over the canal. In 2004-2005, 34 million vehicles crossed the Jacques Cartier Bridge.

THE CHAMPLAIN BRIDGE

AND THE BONAVENTURE EXPRESSWAY

Opened on June 28, 1962, the Champlain Bridge is named after the explorer Samuel de Champlain who founded Quebec City in 1608. The Bonaventure Expressway was opened on April 21, 1967 and constitutes one of the bridge's northern approaches.

The bridge links the boroughs of Brossard and Verdun and is about 3 kilometres long. It has six traffic lanes separated by a median barrier. The main span – also of cantilever type – is built of steel. It supports a steel orthotropic slab deck paved over with asphaltic concrete. There are approximately 49 metres of clearance between the bridge and the Seaway canal. The remaining portions of the bridge are constructed of prestressed concrete beams that form a prestressed concrete deck paved over with asphaltic concrete.

In 2004-2005, 56 million vehicles crossed the Champlain Bridge, to which must be added 8 million public transit users.

THE CHAMPLAIN BRIDGE ICE CONTROL STRUCTURE (ESTACADE)

The Champlain Bridge Ice Control Structure was built in 1965 to control ice flows. This structure runs parallel to, and about 305 metres upstream from the Champlain Bridge. It is about 2,043 metres in length and runs west to east, from Nuns' Island to the northern embankment of the St. Lawrence Seaway. This infrastructure is currently used as a bicycle path.

THE HONORÉ MERCIER BRIDGE

This bridge, inaugurated on July 11, 1934, was named in honour of Honoré Mercier, Premier of Québec from 1887 to 1891. The bridge connects Ville LaSalle, on the island of Montréal, to the Mohawk Reservation of Kahnawake, on the South Shore.

At first, the operation, maintenance and administration of the bridge fell entirely under Québec provincial jurisdiction. Between 1958 and 1959, however, during the construction of the St. Lawrence Seaway, the Seaway's administration supervised the work undertaken to raise the southern part of the bridge, in order that ship traffic could access the Seaway. The raised portion of the bridge thus fell under federal jurisdiction. In 1963, a twin bridge was built riverside in order to meet the ever-increasing demands of traffic.

The section of the bridge for which the Corporation is responsible is approximately 1.4 kilometres long. Its truss spans support a classic asphalt-paved concrete deck. In 2004-2005, 28.34 million vehicles crossed the Honoré Mercier Bridge.

THE MELOCHEVILLE TUNNEL

The Melocheville Tunnel was built in 1956 as part of the construction of the Saint Lawrence Seaway.

The tunnel passes directly under the Beauharnois Canal locks at Melocheville. It measures approximately 230 metres in length and provides access to one lane of traffic in either direction. In 2004-2005, 4.38 million vehicles passed through the Melocheville Tunnel.

THE THOUSAND ISLANDS INTERNATIONAL BRIDGE

Opened in 1938 by Prime Minister MacKenzie King and President Franklin Roosevelt, the Thousand Islands International Bridge stretches 13.7 kilometres across the St. Lawrence River between Iy Lea in Ontario and Collins Landing in upper New York State. It was built in sixteen months, an impressive accomplishment by any standard! It is operated and maintained jointly by Canada and the United States under an agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and The Thousand Islands Bridge Authority in the United States. In 2004-2005, 2.11 million vehicles crossed the Thousand Islands International Bridge.

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE

Spanning the St. Lawrence Seaway from Cornwall, Ontario to the Mohawk Territory of Akwesasne and on to Roosevelttown, New York, the Seaway International Bridge is a high level structure that opened to traffic in 1962. It was built under the terms of an international agreement between Canada and the United States signed in 1957 and is operated as a joint venture by our subsidiary, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. under an agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation. In 2004-2005, 2.54 million vehicles crossed the Seaway International Bridge.

THE SAULT STE. MARIE INTERNATIONAL BRIDGE

Opened in 1962, the Sault Ste. Marie International Bridge spans the St. Mary's River linking the twin cities of Sault Ste. Marie, Ontario, and Sault Ste. Marie, Michigan. It is the only fixed link crossing between the two countries within 1,000 kilometres and it is an important trade route between key American and Canadian markets via Interstate 75 and the Trans-Canada Highway. In 2004-2005, 1.86 million vehicles, crossed the Sault Ste. Marie International Bridge.

MEMBERS OF DIRECTORS AND OFFICERS COMMITTEES OF THE BOARD OF DIRECTORS MISCELLANEOUS

Financial Summary — FBCL

The Federal Bridge Corporation Limited	33
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated	34
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated	36
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated	38
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated	40
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated	42

THE JACQUES CARTIER BRIDGE

FIVE-YEAR CONSOLIDATED FINANCIAL SUMMARY TABLE — FBCL

	2005	2004	2003	2002	2001
thousands of dollars					
Revenues					
Thousand Islands Bridge operating revenue	1,831	2,269	2,014	1,854	2,276
Leases and permits	4,913	4,851	5,070	4,966	3,656
Tolls	5,329	5,169	5,543	4,491	3,251
Interest	263	639	541	691	994
Other	202	146	51	89	122
	12,538	13,074	13,219	12,091	10,299
Expenses					
Maintenance	22,282	26,904	17,148	26,237	25,978
Operation	5,389	5,872	4,640	4,614	3,175
Administration	7,713	7,690	7,894	7,347	6,095
Amortization	6,002	5,843	4,122	3,658	3,249
	41,386	46,309	33,804	41,856	38,497
Loss before government funding	(28,848)	(33,235)	(20,585)	(29,765)	(28,198)
Parliamentary appropriation for operating expenses	25,944	30,622	23,345	26,726	27,966
Amortization of deferred capital funding	3,397	3,382	972	214	141
Non-controlling interest	(26)	(50)	(97)	(79)	(69)
Net income (loss)	467	719	3,635	(2,904)	(160)



BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

BOARD OF DIRECTORS

1 Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

2 Sheila Tremblay
Vice Chairperson/Director

3 Carole Workman
Director

Pursuant to the *Financial Administration Act*, the Board of Directors is responsible for the management of the business activities and other affairs of the Corporation.

OFFICERS AND SENIOR MANAGERS

Norman B. Willans
Legal Counsel and Corporate Secretary

André Girard
Vice-President, Communications

Gerard Lalonde
Director, Administrative Services and Treasurer



1



2



3

COMMITTEES OF THE FBCL BOARD OF DIRECTORS

AUDIT COMMITTEE	ENVIRONMENT COMMITTEE	HUMAN RESOURCES COMMITTEE	RISK MANAGEMENT COMMITTEE
Carole Workman <i>Chairperson</i>	Glen P. Carlin <i>Chairperson</i>	Carole Workman <i>Chairperson</i>	Norman B. Willans <i>President</i>
Sheila Tremblay <i>Member</i>	Hendrik H. Saathink <i>Member</i>	Norman Willans <i>Member ex officio</i>	Yvon Bourget <i>Board Member, JCCBI</i>
Michel Fournier <i>Member</i>	Ian McPherson <i>Member</i>	Robin Rensby <i>Member ex officio</i>	Gérard Lalonde <i>Director Administrative Services and Treasurer, Member</i>
	Norman B. Willans <i>Member</i>		Charles Crispin <i>Member, SIBC</i>
CORPORATE GOVERNANCE COMMITTEE	NOMINATING COMMITTEE		
Sheila Tremblay <i>Vice Chairperson/Director FBCL</i>	Sheila Tremblay <i>Chairperson</i>		
Yvon Bourget <i>Board Member, JCCBI</i>	Carole Workman <i>Member</i>		
John M. Kroon <i>Board Member, SIBC & TIBA</i>	James Roche <i>Member</i>		
Gerald H. Johnston <i>Board Member JIBA</i>	Clement Joly <i>Member</i>		
Norman B. Willans <i>Corporate Secretary and Legal Counsel, FBCL, Board Member JCCBI</i>			



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS		COMMITTEES OF THE JCCBI BOARD OF DIRECTORS	
BOARD OF DIRECTORS	OFFICERS AND SENIOR MANAGERS	AUDIT COMMITTEE	RISK MANAGEMENT COMMITTEE
Michel Fournier <i>President</i>	Michel Fournier, <i>President</i>	Sophie Joncas <i>Chairperson</i>	Glen P. Carlin <i>Chairperson</i>
Yvon Bourget <i>Director</i>	Glen P. Carlin <i>General Manager</i>	René Therrien <i>Member</i>	Sylvie Lefebvre <i>Member</i>
Sophie Joncas <i>Director</i>	Sylvie Lefebvre <i>Counsel and Corporate Secretary</i>	Clément Côté <i>Member</i>	Guy Mailhot <i>Member</i>
Clément Côté <i>Director</i>	Daniel Dupuis <i>Director, Finance and Administration</i>		Raymond Denault <i>Member</i>
René Therrien <i>Director</i>	Guy Mailhot <i>Director, Engineering</i>	MANAGEMENT COMMITTEE	
Norman B. Willans <i>Director</i>	Denis Dauphinais <i>Director, Construction and Project Management</i>	René Therrien <i>Chairperson</i>	
	Raymond Denault <i>Director, Operations and Maintenance</i>	Yvon Bourget <i>Member</i>	
		Clément Côté <i>Member</i>	

THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED

FINANCIAL SUMMARY

in dollars

2005

2004

• OPERATING RESULTS

Revenues

Leases and licenses
Interest
Other

740,668
92,150
47,100

729,064
180,433
73,294

Expenses

Maintenance
Operation
Administration
Amortization

19,777,138
3,513,074
3,367,681
4,449,489

24,514,790
3,452,367
3,688,503
4,430,628

Reimbursement of interests made on parliamentary received in advance
Net loss before government funding
Parliamentary appropriation for operating expenditures
Amortization of deferred capital funding
Net income (loss)

205,292
(30,432,756)
25,944,104
3,393,608
(1,095,044)

—
(35,103,497)
30,621,581
3,382,006
(1,099,910)

• BALANCE SHEET

Current assets

Current liabilities

Due from Canada – Long term

General and services tax receivable – Long term

Fixed assets

Holdback

Employee future benefits

Deferred capital funding

Shareholder's equity

6,359,923
3,168,407
2,625,809
170,157
136,086,025
2,795,966
690,679
128,120,312
10,466,550

10,513,038
4,525,556
—
170,157
133,535,740
2,795,966
651,516
125,444,016
10,631,724

• FINANCIAL POSITION

Operating activities
Investment activities
Financing activities
Decrease of cash flow

(2,515,863)
(6,999,774)
6,999,774
(2,515,863)

(1,063,408)
(2,076,664)
2,076,664
(1,063,408)

The Seaway International
Bridge Corporation,
Ltd.



La Corporation du pont
international de la voie
maritime, Ltée

COMMITTEES OF THE JCCBI BOARD OF DIRECTORS

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

BOARD OF DIRECTORS

Sheila Tremblay
President

Albert S. Jacques
Vice-President

Guy Berthiaume,
Director

Sal Pisani
Director

Roger J. Forgues
Director

Edward Margosian
Director

John M. Kroon
Director

Denis Thibault
Director

OFFICERS AND SENIOR MANAGERS

Gérard Lalonde
Treasurer

Edward Margosian
Assistant Treasurer

Roger J. Forgues
Assistant Treasurer

Norman B. Willans
*General Counsel and
Corporate Secretary*

Hendrik H. Saaltink
General Manager

AUDIT COMMITTEE

John M. Kroon
Chairperson

Edward Margosian
Member

Roger J. Forgues
Member

RISK MANAGEMENT COMMITTEE

Hendrik H. Saaltink
Chairperson

Charles Crispim
Member

Ian McPherson
Member

MANAGEMENT COMMITTEE

John M. Kroon
Chairperson

Sheila Tremblay
Member

Sal Pisani
Member

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD.

FINANCIAL SUMMARY

in dollars

2005 2004

• OPERATING RESULTS

Revenues

3,774,522 3,748,312
Tolls 134,369 138,728
Rentals 58,634 68,839
Investments 118,813 113,271
Others

Expenses

Maintenance 1,353,024 1,412,096
Tolls collection 852,352 783,977
Administration 907,783 861,322
Amortization 150,996 314,306
Net income 822,183 697,449

• BALANCE SHEET

Current assets 2,646,886 2,904,363
Current liabilities 1,556,244 1,027,231
Capital assets 849,568 565,039
Deferred major repairs 189,917 223,105
Provision for employees future benefits 310,935 278,198
Capital stock and debentures payable 16,000 16,000
Due to venturers 1,803,192 2,371,078

• FINANCIAL POSITION

Operating activities 1,287,523 964,236
Investing activities (431,815) (237,352)
Financing activities (978,979) (560,927)
Increase (decrease) of cash and cash equivalents (123,271) 165,957

THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

James McIntyre
President

Helen Gillespie
Director

Alexander Harry
Vice-President

Gerald H. Johnston
Director

Bob Collins
Director

Lorie Bottos
Secretary-Treasurer

Rick Talvitie
Director

Mary Trbovich
Director

ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

FINANCIAL SUMMARY

in dollars

2004 2003

• OPERATING RESULTS

Revenues

Tolls
Leases and licences
Investments
Others

3,442,072
333,090
21,609
158,453

3,294,875
305,055
35,528
77,656

Expenses

Maintenance
Tolls collection
Administration
Amortization

1,558,000
791,252
900,924
404,112

1,357,258
803,319
753,900
220,042

Net income

300,936

578,595

• BALANCE SHEET

Current assets

Current liabilities

Capital assets

Capital stock

Retained earnings

3,557,519
891,119
7,643,738
1,500

2,522,206
691,977
8,120,423
1,500

10,207,993

9,907,057

• FINANCIAL POSITION

Operating activities

Investing activities

Increase (decrease) of cash and cash equivalents

1,097,456
(150,227)
947,229

798,637
(709,185)
(15,719)

GOVERNANCE AT FBCL

FBCL's leadership is keeping abreast of new trends in governance and best practices in order to ensure that, both at the parent and subsidiaries level, effective governance practices, consistent with both the spirit and direction provided by the Department of Finance and Treasury Board guidelines, are established.

FBCL is indeed eager to take a pro-active approach in implementing rigorous governance practices, aligned with FBCL's realities, mandate and effectiveness and efficiency objectives but also in full compliance with leading fiduciary standards and practices.

It is worth noting that throughout 2004, the President and CEO of the Corporation has played an active role with several of his colleagues, Heads of Crown corporations, in leading various meetings and discussion groups aiming at discussing and developing improved governance and management practices.

Among several recent initiatives, the following measures have been implemented by FBCL:

- Update of the comprehensive Corporate Governance Handbooks for use by directors at both the parent and the subsidiaries
- Creation of a Nominating Committee aligned with Treasury Board directives
- Revision of the selection criteria for the President and CEO
- Revision of the roles, responsibilities and competency profile for the Board of Directors
- Strengthening of strategic planning process with appropriate participation by both Board and management
- Revision of the process and practices related to the evaluation of the President and CEO
- Design and implementation of a strengthened Board evaluation process
- Review of Corporate Governance Instruments used by FBCL and the subsidiaries

Clearly, these efforts are bearing fruit. FBCL is a relatively small organization recognized for its solid performance and the effectiveness of its management practices.

In 2003, the Office of the Auditor General of Canada declared that there were no significant deficiencies in the systems and practices assessed during the course of the special examination of the Corporation.

In 2004, in its Review of Corporate Governance Instruments, a private sector consulting firm, noted that FBCL was on the right track and that initiatives taken to date had significantly improved the Corporation's governance practices. The firm also identified additional supporting measures of similar nature to further enhance the effectiveness of FBCL's governance. FBCL's Governance Committee has been mandated to provide oversight for the current implementation of these measures.

GOVERNANCE AT FBCL

In addition to the earlier mentioned steps taken to further strengthen its governance practices, two significant initiatives have been undertaken.

A) The creation of a Vice-Chair / Lead Director position. This position has been filled by an independent director. The responsibilities for this position include:

- Chairing the Board when the President & CEO is not in attendance
- Advising the President & CEO as to an appropriate schedule for Board meetings
- Providing the President & CEO with input as to the preparation of the agendas for the Board and committee meetings
- Advising and working with the President & CEO and the Corporate Secretary as to the relevance, timeliness, reliability and quantity of the information required to support decision-making
- Reviewing annually, together with the President & CEO, the purpose and mandate of the committees of the Board and to recommend necessary changes

■ Being available to consult with the President & CEO and other Board members on corporate governance practices and policies and assuming the primary leadership role in addressing governance issues if under the circumstances it is inappropriate for the President & CEO to assume such leadership

■ When required, acting as a corporate spokesperson, in the event of the absence or incapacity of the President & CEO

■ Chairing the annual Board meeting which sets the following year's goals and objectives to be attained by the President and CEO

■ Chairing the annual board meeting which assesses the performance of the President and CEO during the previous year (in line with previously established goals and objectives)

■ Considering, together with the President & CEO, questions of possible conflict of interest of Board directors and/or the President & CEO, as such questions arise

It is fundamental to observe that this approach is fully in line with recommendations and guidelines used as a reference in the Canadian governance arena, including the recommendations arising from the Joint Committee on Corporate Governance (a.k.a. the "Saucier Report" (2001), the proposals for amending the *Canada Business Corporation Act* (2004), or the guidelines used by the Toronto Stock Exchange, to name a few.

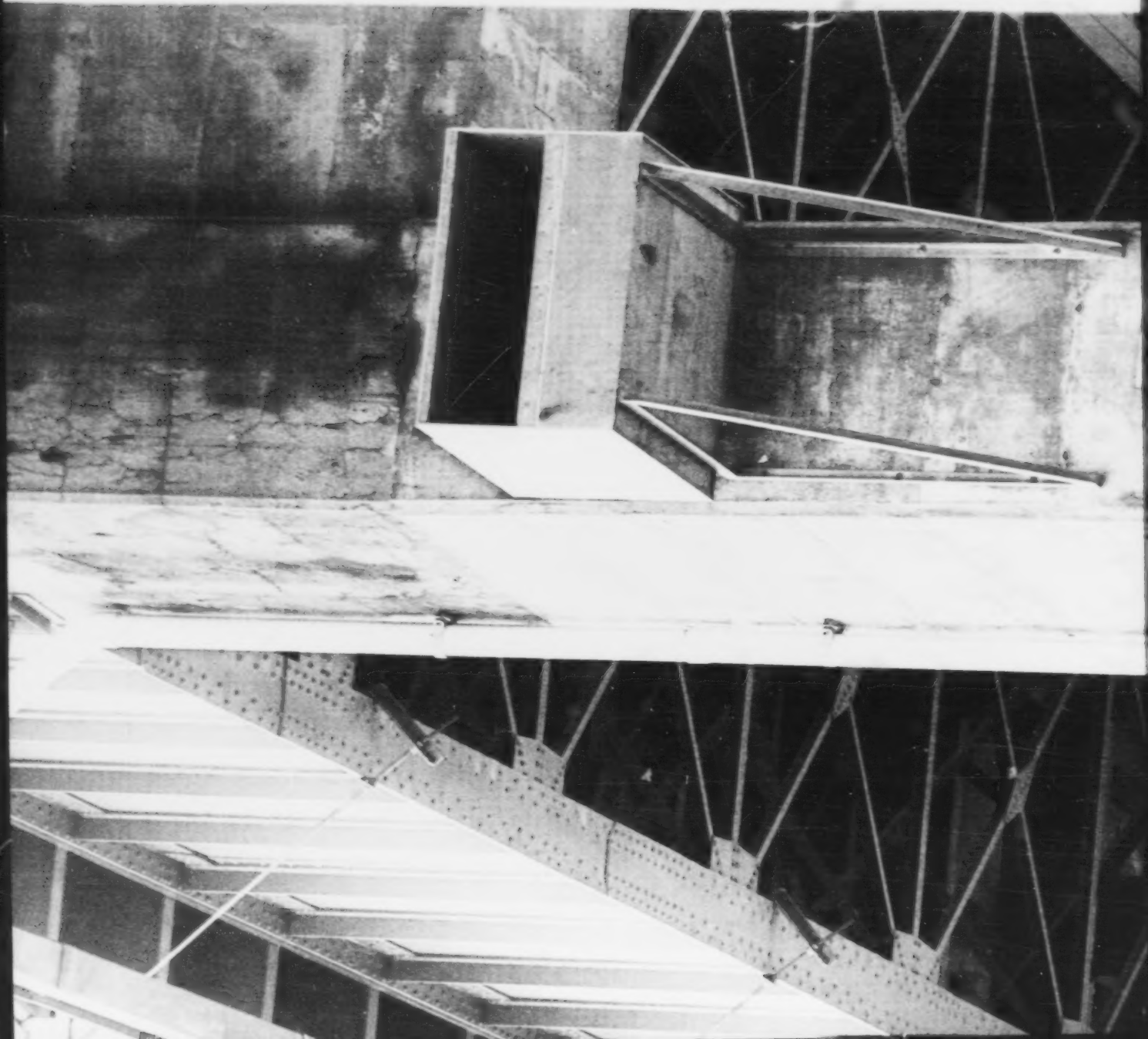
B) The development of an explicit governance framework to strengthen the relationships between FBCL, the parent company and its subsidiaries

Historically, the relationships between the Corporation and the subsidiaries have been effective. The respective roles, responsibilities and obligations of each player were not, however, always commonly understood. While far from being uncommon, such a situation required adjustment.

A framework is based on the "Agency Model" and covering dimensions related to governance, strategic planning and evaluation, information management and human resources management is being developed to be implemented in Spring 2005. This framework is balancing the legal reality that subsidiaries are distinct legal entities (as opposed to branches) with the need to ensure compliance and strategic alignment of these entities with corporate objectives and is aligned with leading practices of the private and public sectors.

Tangible instruments (e.g., mandates, letters of expectations, new planning and reporting process) will also be developed to support the implementation of this framework.

Falcon nests such as this one located underneath the Honore Mercier Bridge, help prevent this protected species from nesting directly on the structures, potentially delaying upcoming maintenance activities.



CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS AS OF MARCH 31

Management's Responsibility for Financial Statements	46
The Auditor's Report	47
Consolidated Balance Sheet	48
Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings	49
Consolidated Statement of Cash Flows	50
Notes to Consolidated Financial Statements	51

The consolidated financial statements contained in this annual report have been prepared by Management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles, and the integrity and objectivity of the data in these consolidated financial statements are Management's responsibility. Management is also responsible for all other information in the annual report and for ensuring that this information is consistent, where appropriate, with the information and data contained in the consolidated financial statements.

In support of its responsibility, Management has developed and maintains books of account, records, financial and management controls, information systems and management practices. These are designed to provide reasonable assurance as to the reliability of financial information, that assets are safeguarded and controlled, and that transactions are in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, the *Canada Marine Act* and regulations as well as the articles and by-laws of the Corporation and its wholly-owned subsidiaries.

The Board of Directors is responsible for ensuring that Management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises its responsibilities through the Audit Committee comprised of external members. The Committee meets with Management and the independent external auditor to review the manner in which these groups are performing their responsibilities and to discuss auditing, internal controls, and other relevant financial matters. The Audit Committee has reviewed the consolidated financial statements with the external auditor and has submitted its report to the Board of Directors. The Board of Directors has reviewed and approved the consolidated financial statements.

The Corporation's external auditor, the Auditor General of Canada, audits the consolidated financial statements and reports to the Minister responsible for the Corporation.



Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

May 27, 2005



Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the consolidated balance sheet of The Federal Bridge Corporation Limited as at March 31, 2005 and the consolidated statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2005 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation and its wholly-owned subsidiaries that have come to my notice during my audit of the consolidated financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, the *Canada Marine Act* and regulations, and the articles and by-laws of the Corporation and its wholly-owned subsidiaries.

Sylvain Ricard

Sylvain Ricard, CA

Principal

for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada

May 27, 2005

CONSOLIDATED BALANCE SHEET

AS AT MARCH 31

in dollars

2004

2005

• ASSETS

Current

Cash and short-term deposits (Note 3)	22,308,030	22,510,579
Accounts receivable	2,000,835	1,920,922
Advance to co-venturer (Note 4)	455,545	200,000
Accrued interest receivable	41,673	19,135
Prepaid expenses	625,603	459,508
Due from Canada	1,999,539	3,868,611
	27,431,225	28,978,755

Long-term

Due from Canada (Note 5)	2,625,809	
Fixed assets (Note 6)	165,161,764	162,318,934
	195,218,798	191,297,689

• LIABILITIES

Current

Accounts payable	5,718,029	5,817,040
Deferred revenue	499,698	467,365
Instalments on obligation under capital lease	11,912	16,150
	6,229,639	6,300,555

Due to co-venturer (Note 4)

Obligation under capital lease (Note 7)	808,105	191,320
Holdback (Note 8)	29,000	42,095
Provision for employee future benefits	2,795,966	2,795,966
Deferred capital funding (Note 9)	1,217,205	1,070,099
Non-controlling interest	128,191,957	125,444,016
	645,356	619,265
	133,687,589	130,162,761
	139,917,228	136,453,316

Commitments and contingencies (Notes 14 and 15)

• SHAREHOLDER'S EQUITY

Capital stock

Authorized

Unlimited number of shares, without par value

Issued and fully paid

1 share

Contributed capital

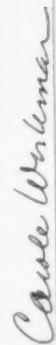
Retained earnings

	1	1
	53,664,378	53,664,378
	1,637,191	1,169,994
	55,301,570	54,834,373
	195,218,798	191,297,689

APPROVED BY THE BOARD OF DIRECTORS:

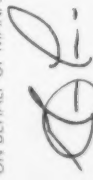


Michel Fournier
President and Chief Executive Officer



Carole Workman
Director

ON BEHALF OF MANAGEMENT



Gérard Lalonde
Director,
Administrative Services and Treasurer

CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS AND RETAINED EARNINGS
FOR THE YEAR ENDED MARCH 31

in dollars

	2005	2004
Revenues		
Tolls	5,329,333	5,169,031
Leases and permits	4,912,538	4,851,388
Thousand Islands Bridge operating revenue (Note 10)	1,830,994	2,268,533
Interest	262,900	639,170
Other	202,161	146,467
	<u>12,537,926</u>	<u>13,074,589</u>
Expenses		
Maintenance	22,282,384	26,904,429
Operation	5,389,319	5,871,865
Administration	7,712,507	7,689,852
Amortization	6,001,911	5,843,281
	<u>41,386,121</u>	<u>46,309,427</u>
Loss before government funding	(28,848,195)	(33,234,838)
Parliamentary appropriation for operating expenses	25,944,104	30,621,581
Amortization of deferred capital funding (Note 9)	3,397,379	3,382,006
Non-controlling interest	(26,091)	(50,164)
• NET EARNINGS	467,197	718,585
Retained earnings, beginning of year	1,169,994	451,409
Retained earnings, end of year	<u>1,637,191</u>	<u>1,169,994</u>

The accompanying notes form an integral part of the consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS
FOR THE YEAR ENDED MARCH 31

in dollars

	2005	2004
• CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES		
Net earnings	467,197	718,585
Non-cash item		
Amortization of fixed assets	6,001,911	5,843,281
Loss (gain) on disposal of fixed assets	291,021	(4,280)
Amortization of deferred capital funding	(3,397,379)	(3,382,006)
Increase in long-term due from Canada	(2,625,809)	--
Increase in provision for employee future benefits	147,106	173,089
Non-controlling interest	26,091	50,164
Changes in working capital items (Note 12)	1,278,303	(1,106,315)
Cash flows from operating activities	2,188,441	2,292,518
• CASH FLOWS FROM INVESTMENT ACTIVITIES		
Decrease in long-term advance to co-venturer	--	321,995
Acquisition of fixed assets	(9,140,363)	(3,246,783)
Disposal of fixed assets	4,601	4,280
Cash flows used in investment activities	(9,135,762)	(2,920,508)
• CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES		
Increase in due to co-venturer	616,785	191,320
Increase in deferred capital funding	6,145,320	2,076,664
Repayment of obligation under capital lease	(17,333)	--
Cash flows from financing activities	6,744,772	2,267,984
• NET INCREASE (DECREASE) IN CASH		
Cash and term deposits, beginning of year	(202,549)	1,639,994
Cash and term deposits, end of year	22,510,579	20,870,585
	22,308,030	22,510,579

The accompanying notes form an integral part of the consolidated financial statements.

1. AUTHORITY AND ACTIVITIES

The Federal Bridge Corporation Limited (the "Corporation"), incorporated on September 2, 1998 under the *Canada Business Corporations Act*, is a Crown corporation under Part I Schedule III of the *Financial Administration Act* and is not subject to income tax under the provisions of the *Income Tax Act*.

In accordance with a directive issued by the Minister of Transport under the *Canada Marine Act*, the St. Lawrence Seaway Authority transferred its assets on October 1, 1998. Specifically, the responsibility for The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, for The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., and for the operations of the Thousand Islands Bridge were transferred to The Federal Bridge Corporation Limited. The responsibility for the Melocheville Tunnel and the Mercier Bridge were transferred to the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated.

On October 17, 2000, the Federal Bridge Corporation Limited acquired 91.33% of the outstanding voting and participating shares of St. Mary's River Bridge Company from the province of Ontario for \$1,370.

The Corporation's primary activities involve the management and operation of bridges, installations and other assets. Moreover, the Corporation may acquire land and build structures or other assets and acquire shares or interests in any other bridge management corporation.

The subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, depends on the federal government for its funding. The Federal Bridge Corporation Limited and its subsidiary, St. Mary's River Bridge Company, as well as its joint venture, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., are self financed by using their own operating income.

2. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. Significant accounting policies are set out below:

A) BASIS OF CONSOLIDATION – The consolidated financial statements include the accounts of The Federal Bridge Corporation Limited, its wholly-owned subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, the 91.33% owned subsidiary, St. Mary's River Bridge Company and its proportionate share (50%) of its interest in its joint venture, The Seaway International Bridge Corporation Ltd. The consolidated operations for the 2005 year include the results of all companies for the period from April 1, 2004 to March 31, 2005 (from April 1, 2003 to March 31, 2004 in 2004).

B) PARLIAMENTARY APPROPRIATIONS – The parliamentary appropriation, which the subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated uses to cover the excess of expenses over the revenues for the operations is reflected in the statement of operations and retained earnings. In this regard, operating expenses do not include amortization, any change in the provision for employee future benefits and any gain or loss on disposal of fixed assets.

The portion of the parliamentary appropriation used by the subsidiary to finance the acquisition of amortizable fixed assets is recorded as deferred capital funding on the balance sheet and amortized on the same basis as the related fixed assets. The portion used to finance non depreciable fixed assets is recorded as contributed capital.

Any portion of the parliamentary appropriation that the subsidiary is entitled to but which is not received by year end is shown as an amount due from Canada. Any parliamentary appropriation received in excess of requirements is recorded as due to Canada. It is the subsidiary's policy to reimburse this amount in the following fiscal year.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

2. SUPPLEMENTARY INFORMATION AND DISCLOSURES

C) FIXED ASSETS – Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which extend the useful service lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred.

Amounts included in projects in progress are transferred to the appropriate fixed asset classification upon completion and are then amortized according to the Corporation's policy.

Fixed assets acquired from Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations are accounted for at the transferor's carrying amount with the consideration shown in contributed capital.

Fixed assets are amortized over their estimated useful service lives using the straight-line method, at the following rates:

Bridges	2% – 7%
Remedial works	5% – 10%
Deferred major repairs	10%
Vehicles, equipment and equipment under capital lease	3% – 33%
Buildings	2% – 20%

D) REVENUE RECOGNITION – Toll collection revenues are recognized when tolls are collected as vehicles pass through toll booths.

Lease and permit revenues are recognized using the accrual method of accounting in accordance with the lease agreements.

Revenues from leases, permits and toll tickets for services that have not been provided are deferred and recognized in income as the services are provided.

Interest income is recognized using the accrual method of accounting.

3. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

E) EMPLOYEE FUTURE BENEFITS – Employees of the Corporation, its wholly owned subsidiary and its joint venture are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Corporation recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

F) PENSION PLAN – All employees of the subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and the joint venture, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. The Corporation's contribution to the plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the subsidiary and the joint venture and are charged to operations on a current basis. The subsidiary and the joint venture are not currently required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

The Federal Bridge Corporation Limited employees participate in a defined contribution private pension plan and the cost of this plan is shared by the employees and the Corporation. The Corporation's contributions are expensed when services are rendered and represent the total pension obligation of the Corporation. The terms of payment of past service contributions are set by the application purchase conditions, generally over the number of years of services remaining prior to retirement.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

5. DUE FROM CANADA - LONG TERM

During the year, the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, reimbursed to the Consolidated Revenue Fund an amount of \$2,625,809 corresponding to parliamentary appropriation cashed within parliamentary appropriation requests from 2001 to 2003 and related to a holdback on a contract which will only be paid in October 2007 (see note 8 below)

The subsidiary also reimbursed the interests earned on investments stemming from this amount which totaled \$305,292. This amount is presented as a reduction to interest revenue in the statement of operations and retained earnings.

In 2007, when the holdback will be paid, the subsidiary will make a funding request to the Consolidated Revenue Fund. The request will not affect approved budgets nor the reference level for the 2007-2008 year.

G) MEASUREMENT UNCERTAINTY - The preparation of financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. The estimated useful lives of capital assets, accrued liabilities for major maintenance repairs and estimates pertaining to claims received from suppliers and the employee future benefits liability are the most significant items where estimates are used. Actual results could differ significantly from those estimates.

3. CASH AND SHORT-TERM DEPOSITS

The Corporation invests in the short-term money market. The short-term investments are mainly composed of Canadian Treasury bills, guaranteed debentures and term deposits. The overall portfolio yield as at March 31, 2005 was 2.24% (2004 - 2.00%). On average, the term to maturity is 233 days (2004 - 52 days). The fair value of the short-term deposits approximates the book value due to their impending maturity.

4. ADVANCE AND DUE TO CO-VENTURER

Those accounts represents the excess or the insufficiency of the short-term and long-term contribution required by The Federal Bridge Corporation Limited in its joint venture.

The advance and the due bear monthly interest at the average one-year Treasury bill rate and has no repayment terms. As at March 31, 2005, their carrying amount approximated their fair value.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

6. FIXED ASSETS

in dollars	Cost	2005 Accumulated amortization	Accounting Value	2004 Accounting Value
Land	4,572,750	—	4,572,750	4,572,750
Bridges	278,607,837	130,864,906	147,742,931	151,138,008
Vehicles and equipment	6,944,714	4,322,155	2,622,559	3,208,313
Buildings	4,114,008	2,625,641	1,488,367	1,246,306
Deferred major repairs	1,109,142	1,014,183	94,959	111,553
Projects in progress	8,599,286	—	8,599,286	1,983,759
Equipment under capital lease	58,245	17,333	40,912	58,245
	304,005,982	138,844,218	165,161,764	162,318,934

The cost of the Bonaventure Expressway, the initial cost of the Jacques Cartier Bridge and the initial cost of the Canadian portion of the Sault Ste. Marie Bridge are fully amortized.

7. OBLIGATION UNDER CAPITAL LEASE

in dollars	2005
Obligation under capital lease, 4.644%, payable in monthly instalments, maturing in 2009	40,912
Instalments due within one year	11,912
Long-term instalments due	29,000

Future minimum lease payments for the next four years under a capital lease expiring in 2009 and balance of the obligation under this capital lease:

2006	11,912
2007	11,900
2008	11,900
2009	8,950
	44,662
Interest included in minimum lease payments	3,750
Principal portion of capital lease payments	40,912

8. HOLDBACK

The subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated temporarily retains an amount on the total of the sums due to a contractor to ensure that the later fulfils its obligations pertaining to warranty, rectification and correction of defects in work. The warranty period is five years, ending in October 2007. Interest of 2.00% and 2.73% on the holdback due for phase 1 and phase 2 respectively will be paid to the contractor annually from December 2003. The Corporation will release the holdback (from which will be deducted any amount the contractor might owe to the Corporation pursuant to the contractual warranty clauses) after the expiry of the warranty period.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

9. DEFERRED CAPITAL FUNDING

in dollars	2005	2004
Balance, beginning of year	125,444,016	126,749,358
Parliamentary appropriation for funding the acquisition of amortizable fixed assets	6,145,320	2,076,664
Amortization	(3,397,379)	(3,382,006)
Balance, end of year	128,191,957	125,444,016

10. THOUSAND ISLANDS BRIDGE OPERATING REVENUE

These revenues represent the Corporation's share of the operating income from operations of the Canadian portion of the Thousand Islands Bridge in accordance with a management agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and the Thousand Islands Bridge Authority

11. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

A) PENSION PLAN – The Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. and the co-venturer and all their eligible employees contribute to the Public Service Pension Plan. This pension plan provides benefits based on years of service and average earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index. The Federal Bridge Corporation Limited and all its eligible employees contribute to a defined contribution plan. The Corporation's and employees' contribution to those plans for the year were as follows:

in dollars	2005	2004
Contribution Corporation	440,097	392,406
Employees	206,522	185,192

B) SEVERANCE BENEFITS – The Federal Bridge Corporation Limited, its subsidiary and the co-venturer provide severance benefits to their employees based on years of service, final salary and, for the co-venturer, accumulated sick leave days. These benefits are not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation. Information about the plan, measured as at the balance sheet date, is as follows:

in dollars	2005	2004
Accrued benefit obligation, beginning of year	1,192,529	945,190
Cost of the year	266,870	371,022
Benefits paid during the year	(60,374)	(123,683)
Accrued benefit obligation, end of year	1,399,025	1,192,529
Short-term portion (included in accounts payable)	(181,820)	(122,430)
Long-term portion	1,217,205	1,070,099

12. NET CHANGES IN WORKING CAPITAL ITEMS

OTHER THAN CASH AND SHORT-TERM DEPOSITS

in dollars	2005	2004
Increase in accounts receivable	(79,913)	(579,358)
Increase in advance to co-venturer	(255,545)	(200,000)
(Increase) decrease in accrued interest receivable	(22,538)	6,834
(Increase) decrease in prepaid expenses	(166,095)	103,157
Decrease in due from Canada	1,869,072	2,743,862
Decrease in accounts payable	(99,011)	(3,285,935)
Increase in deferred revenue	32,333	105,125
Net changes	1,278,303	(1,106,315)

13. RELATED PARTY TRANSACTIONS

In addition to those related party transactions disclosed elsewhere in these financial statements, the Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business.

14. COMMITMENTS

A) OPERATION – The minimum amount to be paid under an agreement for police services is \$3.1 million on an annual basis. The current agreement is ending on June 30, 2005 and is renewable at term unless notice to the contrary from one party.

B) SUPPLIERS – The Corporation has commitments principally for maintenance, supply contracts, professional services and rental agreements for an amount of \$9,902,161 until 2008. Minimum payments over the next years are as follows:

in dollars	
2006	9,674,265
2007	224,721
2008	3,175

15. CONTINGENCIES

A) In the normal course of its activities, the Corporation is the claimant or defendant or is involved in certain pending claims or lawsuits. It is the opinion of management that these claims or lawsuits will not result in any material liabilities to the Corporation. To the extent that the future event is likely or unlikely to occur and a reasonable estimate of the loss can be made, an estimated liability is recognized and an expense recorded in the Corporation's financial statements.

B) With regards to the environment, the subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated produced an inventory of its properties in order to determine their environmental condition. The properties considered to be contaminated will require additional investigations in the coming years. Certain of these properties may eventually require decontamination or mitigation measures.

The most pressing environmental issue facing the subsidiary relates to the properties located on a former landfill site described hereafter. In 2003, the subsidiary, in collaboration with Environment Canada, undertook investigations and tests related to the toxicity of the underground water of properties adjacent to the St. Lawrence River. The properties, managed by the subsidiary since 1978, are located on a portion of a former waste fill site operated by the City of Montreal from 1866 to 1966. This old landfill site covers several properties belonging to various owners. In 2004, the subsidiary undertook a feasibility study to identify mitigation measures that could be put in place. The report on this study will be submitted during the 2005-2006 fiscal year. The costs of these measures cannot be estimated presently, and the question as to who assumes these costs will need to be determined between the different property owners. The subsidiary will in due time request special funding from Treasury Board to cover the subsidiary costs relative to the said mitigation measures.

Considering that the budgets requirements are not known, the distribution of costs between the different owners and that the source of funds have not yet been defined, no amounts have been recorded in the financial statements.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

16. MAJOR REHABILITATION WORK

In its endeavour to fulfill its mission, the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, must undertake major rehabilitation works on the roadway deck of the Honoré Mercier Bridge. The subsidiary has to obtain the approval of Treasury Board in order to proceed with a call for tenders for a project which will be carried out during three fiscal years. Construction on the bridge is planned to start in March 2007 and to be completed in November 2008. The total cost, including direct and indirect costs, is estimated at 79 million dollars.

17. FAIR VALUE OF FINANCIAL INSTRUMENTS

The carrying amount of short-term investments, accounts receivable, the advance to the joint venturer, accrued interest receivable, the amount receivable from Canada, the accounts payable, the due to the co-venturer and the short-term portion of the obligation under capital lease approximates the fair value due to their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable, accordingly the credit risk is low.

The fair value of the long-term portion of the obligation under capital lease is not significantly different from its carrying amount.

The fair value of the long-term amount receivable from Canada and the guarantee holdback is estimated to be \$2,453,284 and \$2,612,261 respectively. Since the amounts receivable are due from the Government of Canada, the credit and financing risks are low and the discount rate used was 2.50%.

18. ASSET RETIREMENT OBLIGATIONS

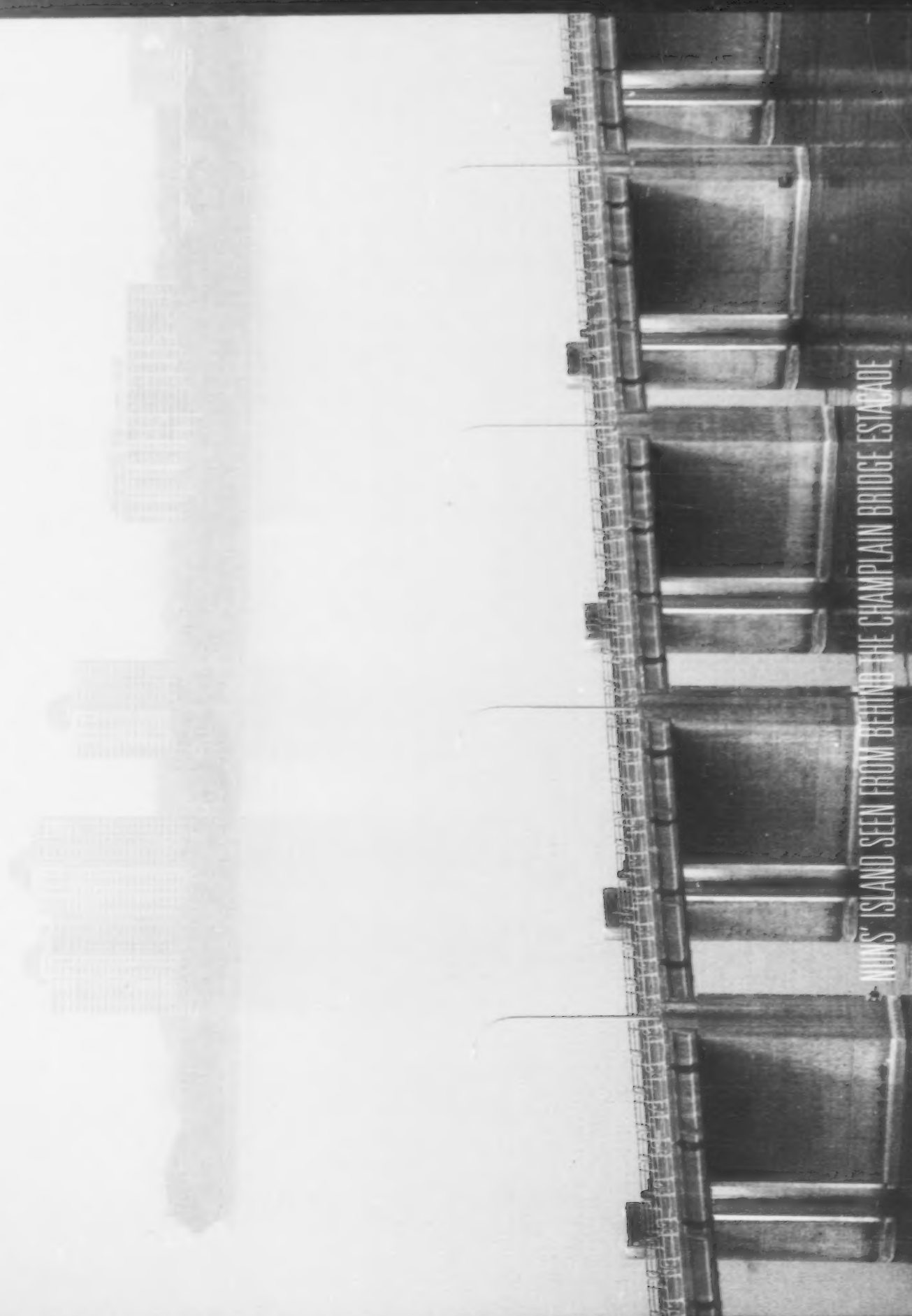
A) The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated received a permit to install, maintain and use two cables for closed-circuit television on lands it does not own. This permit, for a "during pleasure" term, contains a cancellation clause under which the owner or the subsidiary may cancel the permit at any time by given written notice to the other party. Upon cancellation, the permit stipulates that the subsidiary must immediately remove at its own expense, its installations from the lands owners's premises. If the subsidiary fails to dismantle its installations, the owner will remove the said installations and will restore the properties at the subsidiary's expense or, at the owner's option, he may keep the said installations without compensation. Neither the owner nor the subsidiary had signified their intention to cancel the permit. Since the cancellation date of the permit is unknown, no liability on asset retirement obligations has been recorded in the Balance Sheet as at March 31, 2005.

B) The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated owns certain structures erected on lands it does not own. The property owner has transferred management and administration thereof to the Government of Canada. The legal documents of the transfer provide that, in the event there is a change in the use of these structures from the planned use at the time of the transfer, the owner will resume control of the lands without compensation for the structures erected provided they are in a condition that is satisfactory to the owner. At this time, the subsidiary does not intend to change the current use of these structures. Accordingly, no retirement obligation for these assets has been recognized in the financial statements.

19. COMPARATIVE FIGURES

Certain figures from 2004 have been reclassified to be consistent with the presentation adopted for the current year.

NUNS' ISLAND SEEN FROM BEHIND THE CHAMPLAIN BRIDGE ESTACADE



CORPORATE OFFICES

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED

55, Metcalfe Street, Suite 1210
Ottawa, Ontario
K1P 6L5

TELEPHONE
(613) 993-6880
FAX
(613) 993-6945
www.federalbridge.ca
info@federalbridge.ca

THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES

INCORPORATED

1111, Saint-Charles Street West
West Tower, Suite 600
Longueuil, Québec
J4K 5G7

TELEPHONE
(450) 651-8771
FAX
(450) 677-6912
www.pjcci.ca

THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

P.O. Box 10
Lansdowne, Ontario
K0E 1L0

TELEPHONE
(315) 482-2501
FAX
(315) 482-5925
www.tibridge.com

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE

CORPORATION, LTD.

P.O. Box 836
Cornwall, Ontario
K6H 5T7

TELEPHONE
(613) 932-5113
FAX
(613) 932-9086
www.sibc.ca
hsaaltink@sibc.ca

THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

P.O. Box 580
Sault Ste Marie, Ontario
P6A 5N1

TELEPHONE
(705) 759-5400
FAX
(705) 759-5405



REVISING

Jean Tassé

GRAPHIC DESIGN AND PRODUCTION

Cécile Brabant-Dion

PHOTOGRAPHY

Léopold Brunet

Normand Rajotte

Michel-Élie Tremblay

Thousand Island Bridge Authority

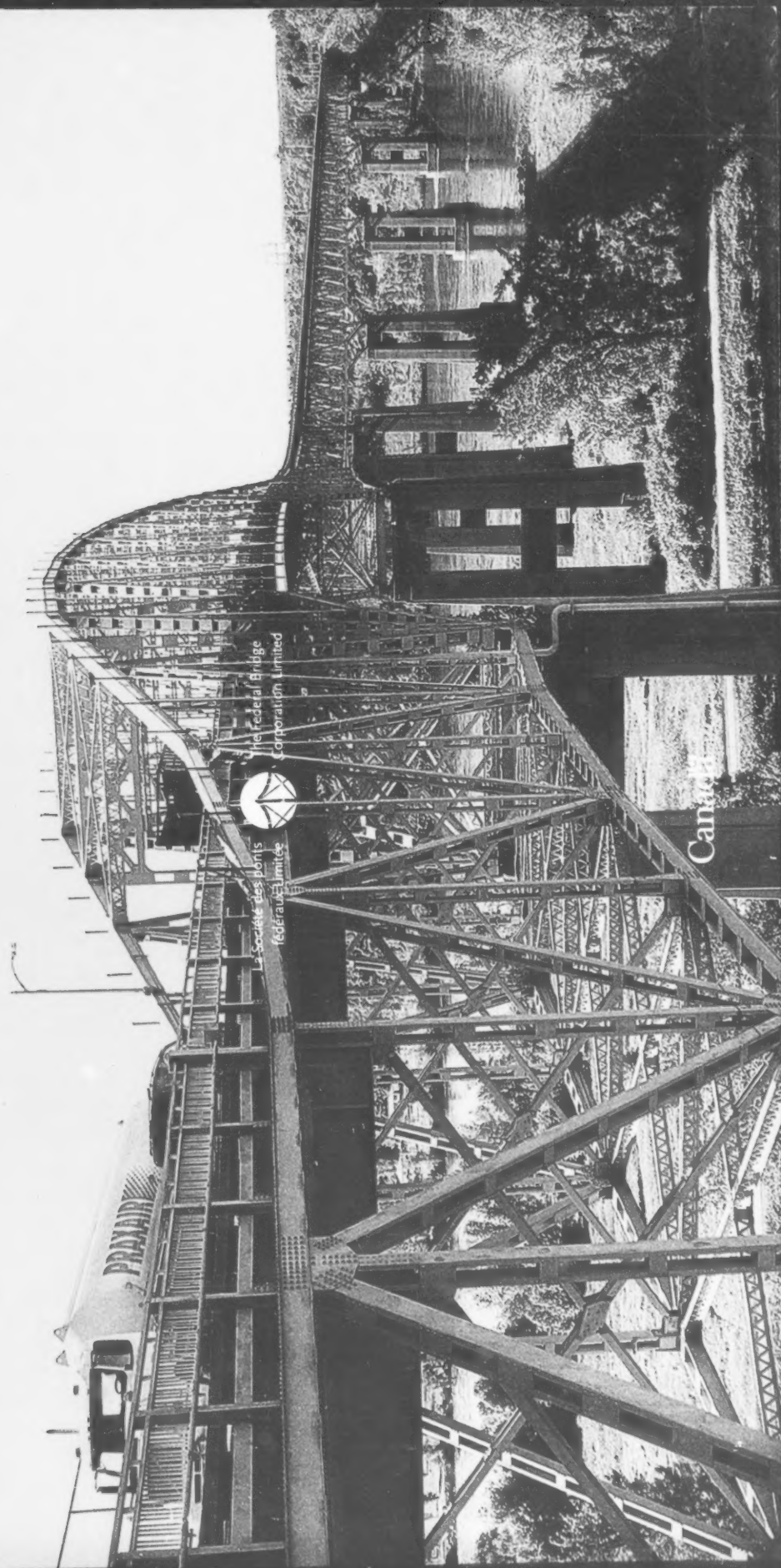
PRINTING

Datachrome

 Printed in Canada on recycled paper

RAPPORT ANNUEL 2004 2005

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE



Le Société des ponts
fédéraux limitée
The Federal Bridge
Corporation Limited

TABLE DES MATIÈRES



Lettre au ministre	1
Message du président	2
Notre mandat	4
Notre mission, notre vision, nos valeurs	6
Examen opérationnel	7
Rétrospective financière des cinq derniers exercices	9
Partenariats	10
Faits saillants	12
Rendement de l'entreprise par rapport aux objectifs	15
La Société des ponts fédéraux Limitée	16
Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	17
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée	19
Analyse et discussion de la direction	20
L'avenir	24
Ponts et infrastructures de transport	29
Conseils d'administration, principaux dirigeants, comités et sommaires financiers des filiales	32
États financiers consolidés au 31 mars	45
Bureaux corporatifs	59

1 Vue de La Ronde et du pont Jacques-Cartier
 2 Préposé au poste de péage du pont international de la Voie maritime, à Cornwall
 3 Le pont de la rivière Ste Marie
 4 Le pont des Mille-Îles

Ottawa, le 30 juin 2005

L'honorable

Jean Lapierre, député, c.p.

Ministre des Transports

330, rue Sparks

29^e étage

Tour C, Place de Ville

Ottawa (Ontario)

K1A 0N5

Monsieur le ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre ci-après, en vertu des dispositions de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le rapport annuel de la Société des ponts fédéraux limitée pour l'exercice se terminant le 31 mars 2005.

Ce rapport contient également les états financiers de la Société, qui ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada. Par souci d'économie, ce rapport comprend aussi les rapports annuels de nos filiales, à savoir La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et la Société du pont de la rivière Ste Marie.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Michel Fournier

Président et premier dirigeant de la SPFL

Canada

EN 2004-2005, la SPFL et ses filiales ont poursuivi leur lancée afin d'atteindre les objectifs clés formulés dans notre plan directeur. La SPFL a activement soutenu Transports Canada dans la préparation d'un sommaire des approches actuelles et potentielles de la Société relatives au financement des ponts et à tous les ouvrages relevant du contrôle et de la responsabilité du ministre des Transports. Les questions stratégiques clés telles que celles des régimes de financement et de gouvernance des ponts et tunnels relevant de la responsabilité de Transports Canada et qui sont sa propriété sont plus que jamais au cœur de nos activités et de nos projets d'entreprise.

Les décisions que le gouvernement est appelé à prendre à ce sujet pourraient avoir un impact important sur l'avenir de la Société et sur les activités de ses filiales.

La sûreté et la sécurité des clients qui utilisent les structures gérées par la SPFL sont des priorités clés. Le comité de gestion des risques de la SPFL a identifié les principaux risques externes, environnementaux et physiques liés aux ouvrages, des plans de préparation sont périodiquement passés en revue et mis à jour par les entreprises exploitantes afin de garantir que les intérêts du Canada et de nos clients sont dûment protégés. L'équipement de sécurité et des améliorations relatives aux questions de sécurité font l'objet d'un examen constant.

En matière de ponts internationaux, les questions du volume de circulation et de la sécurité frontalière sont intimement liées. Une étroite collaboration entre la

SPFL et ses filiales, Transports Canada, l'Agence du revenu du Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, ainsi que les autorités provinciales et américaines est devenue incontournable pour que nous puissions nous conformer aux impératifs de sécurité nationale et de fluidité du trafic commercial et de passagers aux passages frontaliers. Une nouvelle route pour camions à Sault Ste. Marie, qui sera financée par les gouvernements du Canada, de l'Ontario et par la ville de Sault Ste. Marie, en Ontario, a été annoncée. Un nouveau système de perception des péages utilisant les écrans tactiles et la technologie des cartes intelligentes a été mis en place et, en 2005, un nouveau équipement et de nouvelles mesures de sécurité seront mis en œuvre au passage frontalier de Sault Ste. Marie.

Les câbles de fibre optique et les caméras à haute définition, jumelés à des moniteurs couleur, ont considérablement amélioré la sécurité des piétons et des véhicules sur le pont Jacques-Cartier, à Montréal. De même, une glissière de sécurité de huit kilomètres a été mise en place afin d'améliorer la sécurité des piétons sur le pont.

Compte tenu de la diversité des ouvrages relevant de la SPFL, l'impact environnemental relié aux structures existantes et nouvelles est toujours un facteur de première importance dont la Société doit tenir compte dans ses activités et sa planification. Les deux préoccupations les plus urgentes sont celles de l'évaluation de l'impact environnemental de la proposition de réparation du pont du chenal nord ou de construction d'un pont à travée basse pour relier Cornwall à l'île de Cornwall (CPVIM) ainsi que celle

du contrôle de la migration des eaux souterraines sur les propriétés situées sur l'ancien site d'enfouissement municipal à Montréal.

Un important projet d'investissement au pont Honoré-Mercier, à Montréal, est à une phase avancée de planification. La SPFL prévoit être en mesure de faire un appel d'offres relatif aux travaux de refonte du tablier du pont Honoré-Mercier en 2006.

Les stratégies relatives à la gestion de l'impact de l'augmentation de la circulation sur nos structures comprennent notamment l'étude d'autres itinéraires et d'autres types de transport. Forte de son savoir-faire dans le secteur du transport, la SPFL participe, avec plusieurs agences fédérales et provinciales, à des études portant sur un système de train léger destiné à remplacer la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain, et sur le parachèvement de la voie de contournement de l'autoroute 30 autour de l'île de Montréal. Ces deux projets auront des répercussions positives sur les structures existantes gérées par la SPFL en allégeant la circulation.

Dans l'esprit du rapport d'examen spécial de la vérificatrice générale présenté au conseil d'administration en 2003, un plan d'action a été préparé en 2004 afin de donner suite aux recommandations de la vérificatrice générale. Ainsi, des comités « sectoriels » relevant directement du conseil d'administration ont été mis sur pied pour aider la SPFL à mieux se conformer aux exigences formulées. La majorité des recommandations ont maintenant été respectées, à la satisfaction du comité, et un suivi est en cours.

En 2004, dans une étude portant sur la gouvernance intitulée *Review of Corporate Governance Instruments*, une firme du secteur privé faisait valoir que la SPFL était sur la bonne voie et que les mesures mises en œuvre à ce jour ont significativement amélioré les pratiques de gouvernance de la Société. La firme a également identifié d'autres mesures analogues susceptibles d'améliorer davantage l'efficacité de la gouvernance de la SPFL. Le comité de gouvernance de la SPFL a été investi du mandat de surveiller la mise en application de ces mesures. La SPFL est également en voie de mettre au point un cadre de gouvernance explicite qui lui permettra de renforcer ses relations avec ses filiales. Ces multiples projets ont contribué à raffiner le cadre de gouvernance de la SPFL et ont permis de développer des outils de gestion et de gouvernance efficaces.

La SPFL a eu droit à la reconnaissance internationale pour la qualité de son travail, la mise en œuvre des meilleures pratiques en matière environnementale, et pour son savoir-faire. Nous entendons devenir un partenaire essentiel et à valeur ajoutée dans la gestion, la construction et l'exploitation de ponts et d'infrastructures routières au Canada.

Le rapport annuel 2004-2005 est imprimé au Canada sur papier recyclé.

Michel Fournier
Président et premier dirigeant



Dans le cadre du 75^e anniversaire du pont Jacques-Cartier, le Musée Marc-Aurèle Fortin présente, avec l'aide de la SPFL et de ses partenaires, une exposition d'œuvres d'art portant sur le pont et le port de Montréal.



La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) a été constituée en société en 1998. Elle a été chargée d'assumer les responsabilités de gestion des actifs non liés à la navigation de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. La SPFL est la société mère qui gère de nombreux ouvrages au Québec et en Ontario. La SPFL contrôle directement trois filiales : Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PICCI), La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPVM) et la Société du pont de la rivière Ste Marie. Parallèlement, la SPFL est également responsable de la surveillance et de la gestion de la partie canadienne du pont international des Mille-Îles.

La SPFL est responsable des structures canadiennes et internationales. Les structures canadiennes fonctionnent par voie de crédit parlementaire alors qu'il est prévu que les structures internationales fonctionnent sur une base d'autosuffisance.

La SPFL ne participe pas directement aux activités quotidiennes de ces infrastructures. Elle s'en remet, à cette fin, aux équipes de gestion des activités de ses filiales.

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE (PICCI) – PICCI est principalement financée par des crédits alloués, ainsi que par l'entremise de revenus provenant d'autres sources, comme les baux et permis.

Les principales activités de cette société sont réparties dans deux domaines spécifiques, soient l'ingénierie et la construction, et l'exploitation et l'entretien. Des services administratifs, tels que les Affaires juridiques, l'Approvisionnement, les Finances et les Ressources humaines, soutiennent ces secteurs.

Le service Ingénierie et construction gère les activités ayant trait aux principaux projets de construction, de rénovation et de réparation concernant les composantes des ouvrages d'ingénierie civils et routiers, comme les piles, poutres, tabliers, structures en acier, fondations, pavages et peintures.

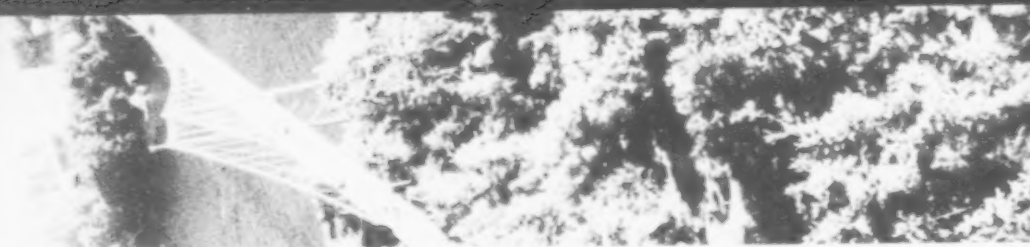
Le service Exploitation et entretien supervise et gère les contrats de déneigement, l'application d'abrasifs, le nettoyage et l'entretien des routes, les aménagements paysagers, le remplacement des glissières de sécurité, l'obturation des fissures et la lubrification des roulements, l'entretien et l'exploitation des systèmes de contrôle des feux de voie et des caméras de surveillance, la distribution électrique et l'éclairage routier.

La Sûreté du Québec assure, dans le cadre d'une entente contractuelle, les services policiers sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'autoroute Bonaventure et l'estacade du pont Champlain.

Depuis 1982, une voie réservée aux autobus est aménagée aux heures de pointe sur le pont Champlain. Une agence du gouvernement provincial responsable du transport public exploite cette voie réservée.

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE (CPVM) – Selon son mandat, la CPVM doit être autosuffisante sur le plan financier grâce à la collecte de droits de péage. Tous les excédents d'exploitation sont rendus aux propriétaires, à savoir la Société des ponts fédéraux Limitée et son partenaire américain, la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*.

La CPVM exploite et entretient un pont international à péage sur le couloir de l'autoroute 138 reliant Cornwall à l'autoroute 37 de l'État de New York. Cette traversée se compose de deux ponts à travée élevée qui enjambent les bras nord et sud du fleuve Saint-Laurent, ainsi que d'une route d'interconnexion sur l'île de Cornwall. La réserve d'Akwesasne est située sur cette île. La circulation entre le Canada et les États-Unis sur le pont international de la Voie maritime est principalement locale et régionale. Il y a davantage de passages sur le pont international de la Voie maritime que sur les traversées internationales à péage d'Ogdensburg, des Mille-Îles et de Sault Ste. Marie.



EXPLOITATION	INFRASTRUCTURES	SOCIÉTÉ	ÉTAT	GESTION
Grand Montréal	Pont Jacques-Cartier Pont Champlain Estacade du pont Champlain Partie fédérale du pont Honoré-Mercier Autoroute Bonaventure Tunnel de Melocheville	Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée PJCCI Loi canadienne sur les sociétés par actions ICSA	Filiale en propriété exclusive 100 % des actions détenues par la SPFL	PJCCI
Cornwall	Pont international de la Voie maritime	Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée CPIVM – ICSA	Filiale en propriété exclusive 100 % des actions détenues par la SPFL	CPIVM (au nom de propriétaires canadiens et américains)
Sault Ste. Marie	Pont international de Sault Ste. Marie	La Société du pont de la rivière Ste Marie SPRSM Loi du parlement	Filiale de moins de 100 % 91,3 % des actions détenues par la SPFL Les autres actions sont détenues par les directeurs et par la Ville de Sault Ste. Marie	<i>International Bridge Authority</i> <i>Joint International Bridge Authority</i>
Mille-Îles	Pont international des Mille-Îles		Pas une filiale La SPFL administre la partie canadienne du pont, conformément au mandat attribué par le gouvernement du Canada Entente d'exploitation avec la TIBA	TIBA (société américaine) CONSEIL : 7 membres nommés par le <i>Jefferson County of Legislators</i> – 4 américains et 3 canadiens sur recommandation de la SPFL

NOTRE MISSION, NOTRE VISION, NOS VALEURS

NOTRE MISSION

La Société des ponts fédéraux Limitée et ses filiales, à titre de composantes à part entière de l'activité économique canadienne, ont pour mission de gérer, d'exploiter et d'entretenir les ponts et infrastructures routières dont elles sont responsables si bien qu'elles assurent un passage sécuritaire, fiable et efficace à ses usagers. Pour atteindre cet objectif, la Société et ses filiales appliquent de saines méthodes de gestion et des politiques écologiques.

NOTRE VISION

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) souhaite qu'on la reconnaisse comme un partenaire essentiel pouvant ajouter de la valeur à la gestion, à la construction et à l'exploitation de ponts et d'infrastructures routières au Canada.

La SPFL poursuivra son travail efficace et de qualité afin de renforcer la perception qu'elle est un partenaire essentiel des propriétaires d'infrastructures au Canada.

NOS VALEURS

Pour que la SPFL puisse s'acquitter de sa mission, ses administrateurs et son personnel fondent leurs décisions et leurs interventions sur sept valeurs principales :

- ▮ des méthodes de gestion saines;
- ▮ une bonne planification;
- ▮ des alliances et des communications stratégiques;
- ▮ la satisfaction de la clientèle grâce à l'efficacité;
- ▮ la sûreté et la sécurité des usagers et des installations;
- ▮ la préservation de l'environnement;
- ▮ le respect et la reconnaissance des contributions de tous.

L'un des principaux défis auxquels la Société doit faire face consiste à maintenir l'expertise de ses professionnels à la fine pointe du secteur et de poursuivre l'harmonisation de ses politiques et de ses programmes en matière de ressources humaines à l'échelle de toute l'organisation. Dans son approche des activités de ressources humaines, la SPFL met l'accent sur l'amélioration de la productivité dans un contexte de relations harmonieuses afin de promouvoir le développement des compétences et d'améliorer la qualité des services offerts à ses clients.

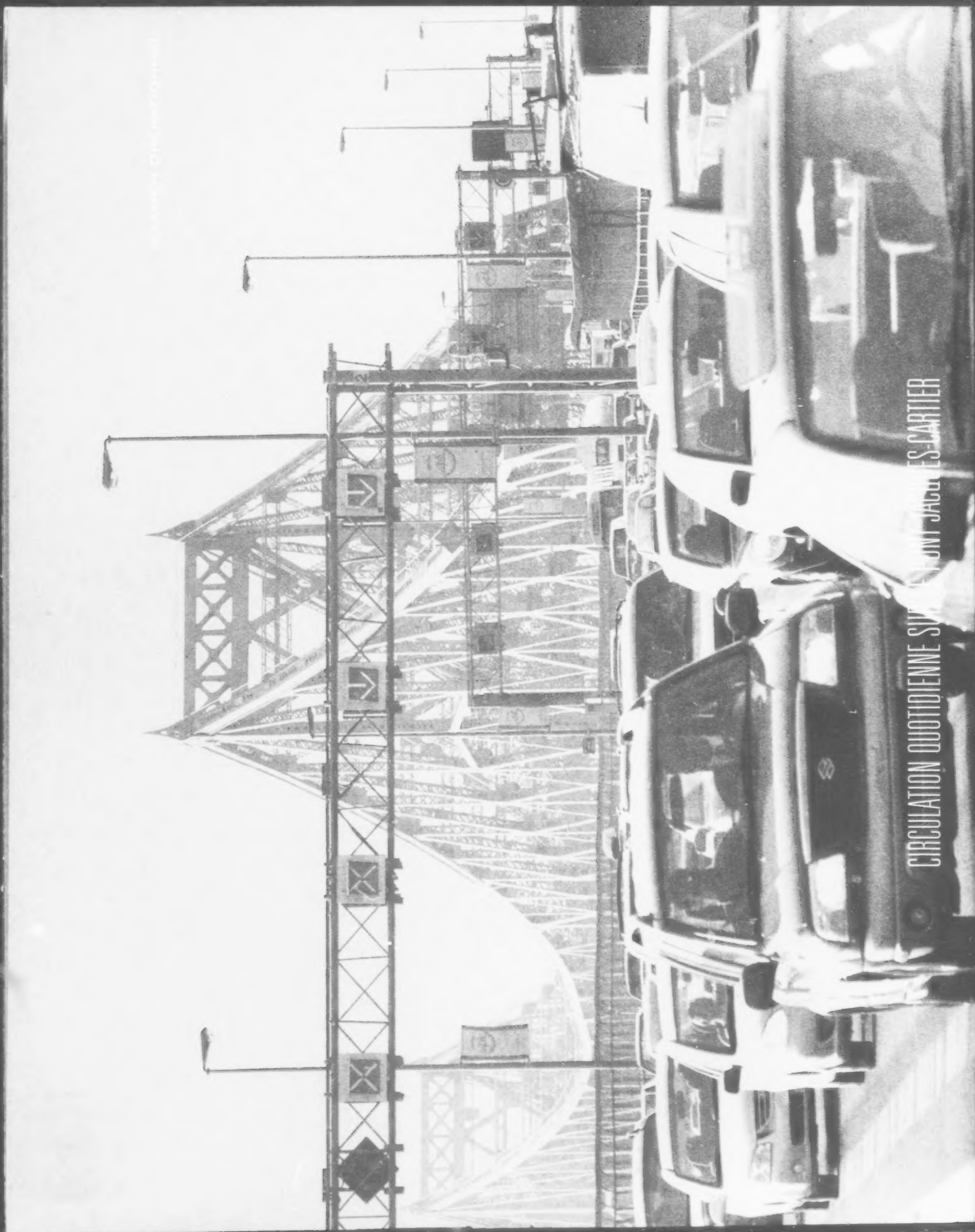


1 Des barrières ont été installées sur le pont Jacques Cartier pour son 75^e anniversaire

2 Vue de la piste cyclable du pont Jacques Cartier et de la nouvelle barrière anti-saut

Digitized by Google

CIRCULATION QUOTIDIENNE SUR LE PONT JACQUES-CARTIER



LA Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et ses filiales sont conjointement responsables de la gestion et de l'entretien de trois traversées internationales en Ontario et de cinq ouvrages de la région métropolitaine de Montréal. En 2004-2005, nous avons notamment entrepris des activités d'entretien majeur et périodique des ouvrages et mis en œuvre des initiatives d'amélioration de notre gestion et de notre planification. On enregistre chaque année plus de 143 millions* de passages de véhicules dans la région métropolitaine de Montréal, de Sault Ste. Marie, de Cornwall et des Mille-Îles. Nos ponts internationaux sont essentiels à la circulation

des personnes et des marchandises entre le Canada et les États-Unis. Nos infrastructures jouent donc un rôle important pour l'économie de l'Amérique du Nord, le transport commercial et le trafic urbain.

Les ponts, les routes et les tunnels font partie intégrante de la vie quotidienne des gens : banlieusards, touristes, voyageurs et piétons les utilisent tous régulièrement. Pourtant, on connaît mal le rôle essentiel qu'ils jouent au plan du commerce international, de l'économie et des systèmes d'urgence au Canada, ainsi qu'au niveau de la sécurité du pays.

Nos activités comprennent l'entretien majeur et périodique des ouvrages, l'amélioration de notre gestion, ainsi qu'une vaste gamme de projets de planification. La SPFL mène ses activités dans un environnement dynamique et complexe, où les conditions économiques, les préoccupations liées à la sécurité, les facteurs environnementaux et les exigences du gouvernement ont un impact important sur les projets et l'exploitation. La direction et le personnel de la Société aident la SPFL à s'acquitter de sa mission en fondant leurs décisions et leurs actions sur ses valeurs fondamentales : une bonne planification, l'établissement d'alliances stratégiques clés, des communications opportunes et efficaces, la satisfaction de la clientèle par l'efficacité, la sûreté et la sécurité et la mise en œuvre des meilleures pratiques en matière environnementale.

* Voir le tableau et les sources à la page 11

NOMBRE D'EMPLOYÉS PARTICIPANT À LA GESTION ET À L'EXPLOITATION DES OUVRAGES RELEVANT DE LA SPFL

(au 31 mars 2005)

	SPFL OTTAWA	PICCI LONGUEUIL	CPWM CORNWALL	TIBA MILLE-ÎLES	JIBA SAULT STE. MARIE
Temps plein	11	44	21	43	34
Saisonnier ¹	1	2	14	29	12
Étudiants	1	2	7	s/o	1
ETP (contrats) ²	1	245	2	11 ³	s/o
ETP (projets spéciaux)	s/o	s/o	s/o	2	s/o

¹ Comprend les employés à temps partiel et les étudiants

² Équivalents temps plein pour les contrats du secteur privé

³ Temps partiel

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

(en milliers de dollars)

	2000 2001	2001 2002	2002 2003	2003 2004	2004 2005
Revenus	10 299	12 091	13 219	13 075	12 538
Depenses	38 497	41 857	33 805	46 309	41 386
Proportion des depenses couvertes par les revenus	26,8 %	28,9 %	39,1 %	28,2 %	30,3 %
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	27 966	26 726	23 345	30 622	25 944
Acquisitions d'immobilisations	6 612	68 347	61 646	3 247	9 140
Amortissement des immobilisations	3 249	3 658	4 122	5 843	6 002

ANALYSE DES REVENUS

Les principaux éléments de revenu sont les revenus des péages, ceux des panneaux publicitaires, les revenus des baux et permis et les revenus d'exploitation du pont international des Mille-Îles.

Les revenus provenant des péages ont augmenté de 3 % cette année comparativement à la même période l'année dernière. Cette augmentation est attribuable au gain sur la conversion en dollars canadiens. Les revenus de baux et permis ont suivi l'inflation. Suite à l'augmentation des dépenses d'exploitation, le revenu net du Pont des Mille-Îles a diminué de 19 % cette année. La diminution des revenus d'intérêts est causée par une diminution des taux et des fonds disponibles.

La SPPL compte faire en sorte que les revenus tirés de ses infrastructures soient optimisés.

Comme les ponts à péage doivent s'autofinancer, il est crucial que ces ponts génèrent des revenus suffisants pour couvrir tous leurs frais, incluant les dépenses en immobilisations. À cet égard, les éléments suivants mettent une pression importante sur la création des revenus :

- le fait que 66 % des usagers du pont international de la Voie maritime sont exonérés de péage, suite à une décision du gouvernement au moment de la construction du pont;

- l'augmentation des contrôles douaniers à la suite des événements du 11 septembre 2001;

- 95 % de l'achalandage du pont de Sault Ste. Marie n'est pas commercial, mais consiste plutôt en déplacements non obligatoires, ce qui se traduit par une élasticité de prix importante.

Le pont international de Sault Ste. Marie a connu une baisse de circulation au cours des dernières années. La circulation commerciale reste passablement stable, mais elle ne représente que 5 % de l'ensemble de la circulation. Des scénarios sont en cours d'élaboration pour définir les ajustements de péage ou les reports de projets d'immobilisations nécessaires pour assurer l'autosuffisance.

PARTENARIATS

La SPFL a établi un solide réseau de partenariats avec d'autres instances du gouvernement fédéral et avec divers intervenants américains (*Michigan Department of Transportation, State Legislature, New York State Department of Transportation, etc.*). À cause de la nature des ouvrages qui relèvent de sa compétence, elle a également établi des partenariats avec d'autres types d'intervenants. À titre d'exemple, elle a fondé des relations fructueuses avec d'autres intervenants critiques telles les autorités provinciales, municipales et autochtones.

LONGUEUIL – La SPFL collabore avec la ville de Montréal et les ministères fédéral et provincial de l'Environnement en vue de trouver des solutions aux problèmes environnementaux relatifs aux terrains situés sur l'ancien site d'enfouissement municipal à Montréal.

La SPFL collabore avec le ministère des Transports du Québec et le conseil des Mohawks de Kahnawake afin de garantir que les travaux du projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier soient coordonnés efficacement et qu'on tienne compte de facteurs économiques, sociaux et environnementaux dans leur planification.

La SPFL participe à des discussions avec les autorités provinciales et fédérales responsables du parachèvement de l'autoroute 30 à Montréal.

La SPFL est représentée dans un comité directeur conjoint composé de représentants des gouvernements fédéral et provincial pour étudier la faisabilité d'un système de train léger sur l'estacade du pont Champlain dans la région métropolitaine de Montréal.

La SPFL a une entente à long terme avec la Sureté du Québec (SQ) relative à la surveillance de son réseau routier de Montréal. La SQ est également responsable de la gestion des caméras de surveillance et fournit au public de l'information en temps réel, en utilisant les panneaux de messages variables de la SPFL.

La SPFL et la PJCCI ont formé une table ronde de partenaires dont Postes Canada, Célébrations Canada et le Musée Marc-Aurèle Fortin en vue de superviser une série de projets destinés à marquer le 75^e anniversaire du pont Jacques-Cartier en 2005.

La SPFL collabore avec la Société du Havre de Montréal, dont le mandat est de soumettre un plan de développement stratégique relatif aux terrains de la zone du port de Montréal, dont un volet doit porter sur l'amélioration de l'accès du public au fleuve Saint-Laurent.

CORNWALL, MILLE-ÎLES ET SAUT STE. MARIE – À Cornwall, la CPVIM a formé un comité de gestion (un sous-comité du conseil d'administration, composé de représentants canadiens et américains de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation) dont le rôle est d'aider La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée à s'acquitter de son mandat.

Une étude binationale à laquelle participent le *New York State Department of Transportation*, Transports Canada, le ministère des Transports de l'Ontario, la SPFL, la TIBA et la CPVIM évalue les exigences à court et long terme pour le pont international des Mille-Îles et le pont international de la Voie maritime. Cette étude comprend une prévision de la demande en matière de circulation et une évaluation des améliorations des infrastructures et opérationnelles requises pour répondre à la demande prévue. Le rapport examine les options d'amélioration à court et à long terme, qui seront directement intégrées au processus de planification à chacune des traversées.

Tel que recommandé dans le rapport d'examen spécial de la vérificatrice générale du Canada, la SPFL a mis sur pied un comité spécial chargé de surveiller de plus près les activités de la TIBA ayant trait à la partie canadienne du pont international des Mille-Îles. Les trois administrateurs canadiens de la TIBA, ainsi que des représentants de la SPFL, siègent à ce comité.

Au pont international des Mille-Îles, la SPFL et la TIBA ont collaboré avec un représentant de l'ASFC et du BCP afin d'évaluer les avantages susceptibles de découler de la création d'installations conjointes du Canada et des États-Unis du côté américain de la frontière. Le pont international des Mille-Îles a été sélectionné à titre de candidat principal aux fins du deuxième projet pilote d'installations communes. Le pont Peace Bridge a été sélectionné pour le premier projet pilote et est aux premières étapes de sa mise en œuvre.

Également au pont international des Mille-Îles, la planification de la mise en œuvre d'une stratégie de corridor commercial a été parachevée. La planification visait plusieurs ouvrages et sera connue sous le nom de « Corridor des capitales » reliant les capitales des deux nations.

À Sault Ste. Marie, on a annoncé une nouvelle route d'accès commercial au pont international. Le financement de ce projet de 17 millions de dollars provient des gouvernements fédéral, provincial et municipal. Cette route sera entièrement intégrée aux nouvelles installations douanières qui sont à l'étape de la planification de base.

L'entente intergouvernementale qui a été ratifiée par le *Michigan Department of Transportation* (MDOT) et la Société du pont de la rivière Ste Marie est sous examen par TC, la SPFL et le MDOT afin d'apporter des solutions aux problèmes qui ont été identifiés au cours des trois dernières années.

En leur qualité d'intervenants essentiels dans la gestion du pont, la SPFL et ses filiales veillent constamment à maintenir les partenariats existants et sont à l'affût des nouvelles occasions de collaboration.

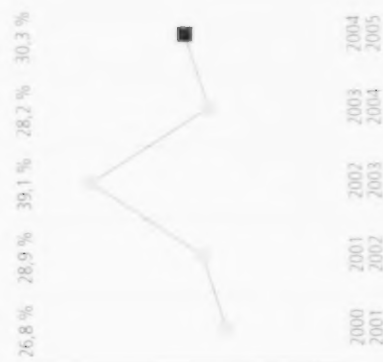
PASSAGES DE VÉHICULES

	2004-2005		1 Comptages véhiculaires 2004 et
Pont Champlain	56 000 000		Étude des ponts de la Rive-Sud – Solutions globales; transport de personnes et de marchandises, par Roche-Deluc, Août 2000
Autoroute Bonaventure	15 968 000		2 Étude des ponts de la Rive-Sud – Solutions globales; transport de personnes et de marchandises, par Roche-Deluc, Août 2000
Pont Jacques-Cartier	34 000 000		3 Estimation basée sur la circulation sur le pont Champlain
Tunnel de Melocheville	4 386 000		4 Comptages véhiculaires – La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltee
Pont Honoré-Mercier	28 343 000		5 Comptages véhiculaires – Thousand Islands Bridge Authority
Pont international de la Voie maritime	2 542 531		6 Rapport final de vérification du pont international, – Joint International Bridge Authority – États financiers de base
Pont international des Mille-Îles	2 114 193		
Pont international de Sault Ste. Marie	1 863 476		
Total	145 217 200		

FAITS SAILLANTS

es ouvrages relevant de la SPFL jouent un rôle décisif dans l'économie régionale et provinciale, ainsi qu'en matière de commerce international. Ensemble, ils ont traité plus de 145 millions de passages de véhicules en 2004-2005.

PROPORTION DES DÉPENSES COUVERTES PAR LES REVENUS POUR L'ENSEMBLE DE NOS OUVRAGES
(en pourcentage)



NOMBRE DE PASSAGES
OUVRAGES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL¹
(en milliers)



NOMBRE DE PASSAGES
PONTS INTERNATIONAUX²
(en milliers)



¹ Comptages véhiculaires 2004 et

Etude des ponts de la Rive-Sud – Solutions globales,
transport de personnes et de marchandises, par Roche
Deluc, Août 2000

² Sources:

- Comptages véhiculaires, Thousand Islands Bridge Authority
- Comptages véhiculaires – La Corporation du pont international de la voie maritime, UIC, Joint International Bridge Authority
- Rapport final de vérification du pont international, Joint International Bridge Authority – États financiers de base

REVENUS D'EXPLOITATION TIRÉS DU PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

en millions de dollars



BAUX ET PERMIS

en millions de dollars



PLÉGE

en millions de dollars



PANNEAUX PUBLICITAIRES

en millions de dollars



Les revenus des péages ont augmenté de 2% comparativement à l'année précédente. Cette augmentation est attribuable au fait que la Commission de l'énergie a autorisé l'augmentation des tarifs de la Commission de l'énergie, ainsi que les tarifs de la Commission de l'énergie, ainsi que les tarifs de la Commission de l'énergie.

Les revenus provenant des panneaux publicitaires continuent d'être une source importante de revenus pour la Société et ont augmenté de 2,5 millions de dollars par rapport à l'année précédente pendant 2005, de l'augmentation des revenus.

FAITS SAILLANTS



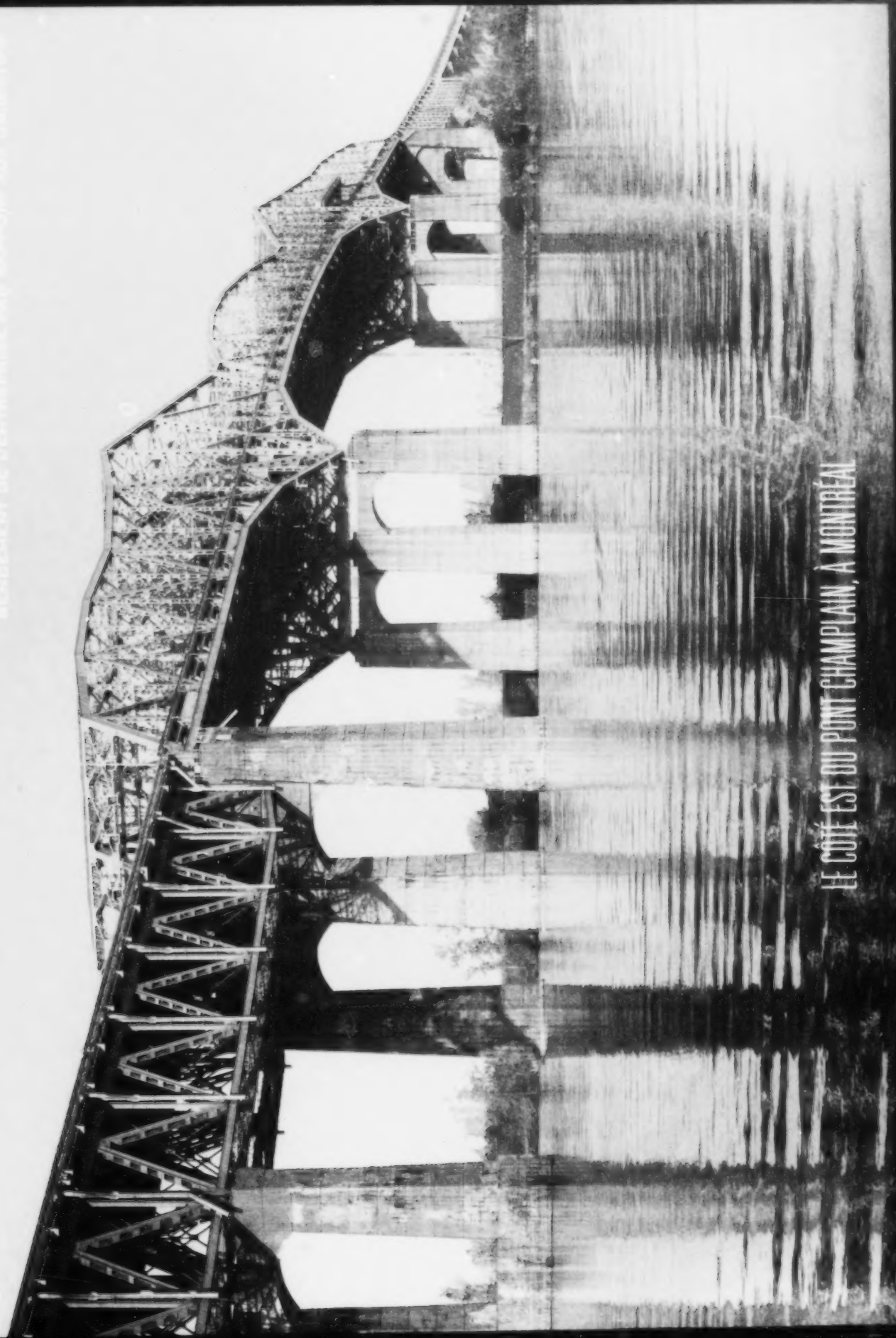
Les dépenses d'entretien ont connu une diminution de 4,6 millions de dollars en comparaison de l'an passé. Cette diminution est principalement attribuable à une diminution des coûts d'entretien pour les ponts de la région de Montréal, pour lesquels les coûts d'entretien ont diminué de 4,3 millions de dollars. À l'avenir, les dépenses d'entretien devraient demeurer élevées compte tenu de l'âge des infrastructures, de leur surévaluation par rapport à ce qu'il était prévu au moment de leur construction et par l'utilisation d'atouts corrodés en tôle.

Les charges de fonctionnement sont relatives aux infrastructures de la région de Montréal et à la perception des péages aux ponts internationaux. À Montréal, un contrat annuel de l'ordre de 3,1 millions de dollars a été conclu avec la Société du Québec pour la surveillance des ponts.

Les frais d'administration se sont stabilisés depuis l'adoption de la dernière loi de la région de Montréal en octobre 2000. La SPRI compte continuer à faire en sorte que ses frais généraux soient réduits.

L'amortissement mesure les coûts d'amortissement est attribuable aux acquisitions matérielles et immatérielles des biens matériels en circulation en bonne condition.

RENDEMENT DE L'ENTREPRISE PAR RAPPORT AUX DÉPENSES



LE CÔTÉ EST DU PONT CHAMPLAIN, À MONTREAL

À titre de société d'État, la Société des ponts fédéraux doit se conformer à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et aux directives du secrétariat du Conseil du Trésor dans la préparation de ses plans directeurs et de ses rapports annuels intégrés. Les objectifs identifiés dans le plan directeur de 2004-2005 de la SPFL (et de ses filiales) et les résultats sont résumés ci-dessous :

POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DES ASPECTS LIÉS À LA GESTION ET À L'EXPLOITATION DE LA SPFL ET DE SES FILIALES – Des progrès notables ayant été accomplis dans ce secteur au cours des dernières années, la SPFL a démontré son engagement à poursuivre les améliorations dans sa gestion et dans ses activités.

La SPFL est en train de mettre au point un modèle d'entreprise, dans l'ensemble de la Société, afin de renforcer le soutien, les fonctions et les processus internes.

En 2004, dans une étude sur la gouvernance intitulée *Review of Corporate Governance Instruments*, une firme du secteur privé a noté que la SPFL était sur la bonne voie et que les initiatives entreprises à ce jour ont significativement amélioré les pratiques de gouvernance de la Société. La firme a également identifié d'autres mesures similaires pour améliorer l'efficacité de la gouvernance de la SPFL.

Le comité de gouvernance de la SPFL a été investi du mandat de surveiller la mise en œuvre de ces mesures. La SPFL est également en train de mettre au point un cadre de gouvernance explicite afin de renforcer les relations entre la SPFL et ses filiales.

Une politique relative à la gestion du rendement a été mise au point par le service des Ressources humaines en 2004. Ce projet sera bientôt approuvé et mis en œuvre par le conseil d'administration. Cette politique s'applique à tous les employés de la SPFL et relie clairement les objectifs de rendement des employés aux objectifs d'entreprise et aux plans d'affaires.

La SPFL travaille en étroite collaboration avec Transports Canada afin de répondre rapidement et efficacement aux demandes du gouvernement relatives aux questions financières et de gouvernance.

Par sa représentation aux divers conseils, la SPFL s'assure que les mesures appropriées sont prises relativement à toutes les activités de gestion et d'exploitation, de manière à ce que les intérêts du gouvernement du Canada soient adéquatement protégés.

TRAITEMENT DES QUESTIONS FINANCIÈRES EN SUSPENS – Dans le cadre des prévisions financières, divers problèmes ont été identifiés quant à la conformité aux exigences liées au financement des projets d'investissement à la CPVM et à la SSM selon les modalités d'exploitation actuelles.

La SPFL, de pair avec TC, a retenu les services de KPMG afin d'identifier les options qui s'offrent pour l'avenir et de préparer des recommandations quant aux modes de fonctionnement futurs de la CPVM et de la SSM. L'étude porte notamment sur les tarifs de péage, les occasions de revenus, les réductions de coûts et les changements de politiques. Ces études sont terminées et ont été déposées auprès de la SPFL et de TC pour étude future.

MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE RELATIVE AUX PROJETS LIÉS À LA SÛRETÉ ET À LA SÉCURITÉ – Une évaluation à long terme de la sécurité du pont international de Sault Ste. Marie a été menée en 2002 par l'équipe de direction qui est responsable des intérêts de la SPFL dans le pont de Sault Ste. Marie. De cette évaluation résulteront en 2005 l'installation d'équipement de sécurité et diverses améliorations en vue de traiter des problèmes susceptibles de compromettre la sécurité nationale.

Des caméras de surveillance vidéo ont été installées afin de protéger davantage les éléments vulnérables du chenal sud du pont international de la Voie maritime.

MISE EN ŒUVRE UNIFORME DE LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE – Un comité de la SPFL se réunit trimestriellement afin de veiller à la mise en œuvre de sa politique en matière d'environnement.

La SPFL a produit un registre de tous les sites contaminés sur ses terrains, y compris ceux de ses filiales et les terrains canadiens gérés par les sociétés partenaires, telles la TIBA et la SSM.

Le comité traite une grande diversité de questions telles que les vérifications environnementales, la gestion environnementale de l'épandage de sel, des installations du traitement des eaux usées et bassins de rétention ainsi que des systèmes d'entreposage des produits pétroliers.

La CPVM a terminé l'évaluation environnementale relative à la réparation de la travée supérieure du chenal nord du pont ou à la construction d'un nouveau pont à travée basse à titre de solution de rechange.

MEILLEURE EXPLOITATION DES OCCASIONS D'EXPANSION DES ACTIVITÉS DANS L'ENSEMBLE DE L'ORGANISATION – La SPFL explore présentement diverses occasions d'augmenter sa part de marché ainsi que les revenus de ses installations existantes et d'assumer des responsabilités pour d'autres infrastructures fédérales.

La SPFL participe à des discussions relatives à la création d'une stratégie de corridor commercial qui serait mise en œuvre entre Ottawa et Washington.

La SPFL a maintenu son soutien au processus d'évaluation de la faisabilité d'un système de train léger à Montréal.

ERECTION DES GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ AU PONT JACQUES-CARTIER COMME MOYEN DE DISSUASION DES TENTATIVES DE SUICIDE – L'érection d'une glissière de sécurité de quelque huit kilomètres sur le pont a été terminée en 2004-2005. Cette solution s'est avérée efficace en terme de coûts puisqu'elle représente des économies de plusieurs millions de dollars par rapport à l'installation d'une nouvelle barrière de prévention des suicides.

1 Bulle de Jacques Cartier liée sur le pont et retirée par la force en 1934 pour célébrer le 400^e anniversaire de la découverte du Canada par l'explorateur.



PICCI REVIENT PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS

REMPLACEMENT DU TABLIER DU PONT HONORÉ-MERCIER – Les études de faisabilité du projet sont terminées. La planification de l'ingénierie et du projet a été mise en branle. La PICCI prévoit entreprendre les travaux en 2007 et 2008.

AMÉLIORATION DU SERVICE AUX UTILISATEURS DES STRUCTURES EN MINIMISANT LES INTERRUPTIONS DE LA CIRCULATION RÉSULTANT DES ACTIVITÉS D'ENTRETIEN MAJEUR ET PÉRIODIQUE – L'installation de la clôture de prévention des suicides (glissière) a réduit le nombre de fermetures du pont Jacques-Cartier résultant de tentatives de suicide. La plupart de ces fermetures ont un impact négatif mesurable sur tous les ponts et le tunnel reliant l'île de Montréal à la Rive-Sud.

Priorité est accordée aux intérêts des utilisateurs dans le processus de planification et de mise en œuvre des projets.

L'équipement du système intelligent de transport est en place afin d'offrir des messages en temps réel reliés à la congestion, à la construction et à la sûreté.

Planifier et coordonner les travaux d'entretien importants et de routine en respectant les contraintes de débit de la circulation et optimiser les mesures prises pour minimiser l'impact sur le débit de la circulation.

Entretien des structures de PICCI conformément aux normes reconnues, en respectant un niveau de sûreté élevé.

BÂTIR LA NOTORIÉTÉ DE PICCI – Des activités de communications suivies ont été organisées afin de garantir la visibilité de la Société et de préparer le 75^e anniversaire du pont Jacques-Cartier.

PJCCI RENDREMENT PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS (SUITE)

Le personnel de PJCCI comprend des participants actifs à de nombreux comités et organismes d'affaires, professionnels, publics et privés (*Reseau Informations Circulation* à Montréal, la Société canadienne de génie civil, etc.) reliés directement à la nature de ses activités.

Au cours des deux ou trois dernières années, PJCCI s'est bâti une solide réputation dans les médias locaux, provinciaux et nationaux. Les projets d'entretien majeurs, tel le futur remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier, à Montréal, tireront profit de cette relation.

PJCCI et la SPFL participent à l'organisation de la *Conférence internationale sur les ponts à courte et moyenne portée* de 2006 qui doit avoir lieu à Montréal en août 2006, en collaboration avec la Société canadienne de génie civil (SCGC). Site internet : « www.bridgeconference2006.com ».

Des interactions de communications proactives suivies avec le public et les médias jouent un rôle clé dans la clarification de préoccupations liées à l'identité d'entreprise de PJCCI soulevées dans le plan directeur de 2004-2005.

AMÉLIORATIONS CONTINUES À LA PRODUCTIVITÉ A

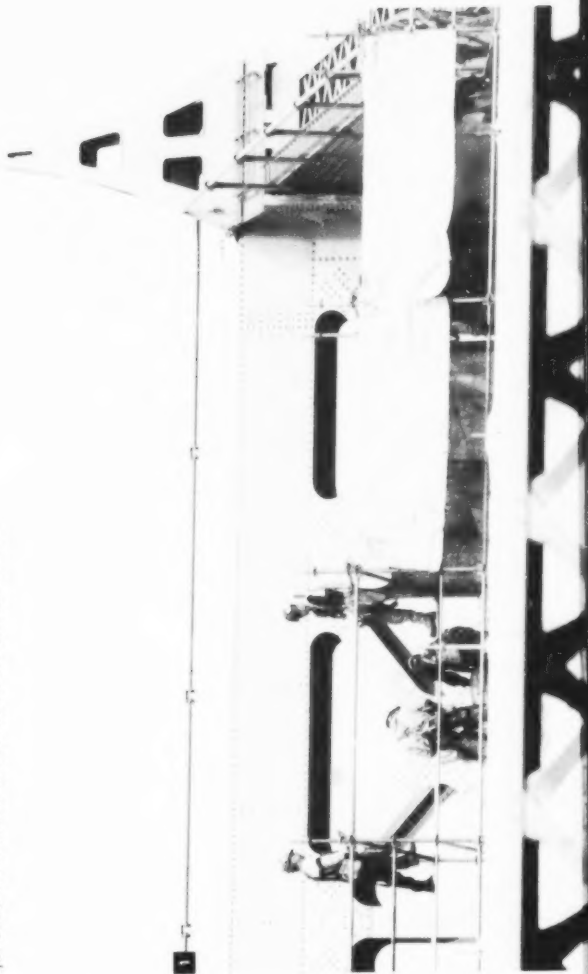
PJCCI – PJCCI voit à offrir des services de ressources humaines appropriés et efficaces.

La structure organisationnelle du service Ingénierie et construction a été modifiée de manière à réintégrer la fonction de gestion de la construction. Cette mesure permet au personnel de PJCCI d'avoir un meilleur contrôle des projets et de garantir une meilleure rétention du savoir-faire acquis dans la gestion de la construction, les ressources humaines et l'amélioration de l'efficacité de la gestion des projets.

Une nouvelle convention collective de trois ans a été signée avec le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP). Les appels d'offres doivent avoir lieu au cours des mois d'hiver, au moment où la construction de ponts et de routes est au ralenti, ce qui offre un meilleur environnement concurrentiel.

L'émission des appels d'offres est gérée de manière à en garantir une diffusion rapide et à permettre à la Société de tirer parti des meilleurs prix dans le secteur concurrentiel de la construction.

ENVIRONNEMENT – PJCCI a entrepris une étude de faisabilité afin de trouver des solutions efficaces en terme de coûts pour contenir le mouvement des eaux souterraines contaminées des terrains situés sur un ancien site d'enfouissement, le long de l'autoroute Bonaventure, à Montréal.



- 1 Ouvriers travaillant en hauteur sur le pont Jacques-Cartier
- 2 Trois photographes d'ouvriers au travail sur le pont Champlain
- 3 Sablage au jet sur le pont Champlain

CPIVM RENDEMENT PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS

AUTOSUFFISANCE FINANCIÈRE – En vertu des directives du Conseil du Trésor, tout pont international à péage doit être autosuffisant.

À cause d'un déséquilibre entre les investissements d'infrastructures requis et la capacité de la Société de produire des revenus (les passages gratuits vers la communauté Mohawk représentent 66 % des passages sur le pont), Transports Canada et la Société des ponts fédéraux ont commandé une étude à KPMG afin d'analyser la situation et de formuler des recommandations.

La direction de la CPIVM a passé en revue l'étude portant sur l'autosuffisance et est en général d'accord avec ses recommandations.

GESTION DU RISQUE – Un comité de gestion du risque a été formé, les risques ont été identifiés et des stratégies de gestion ont été mises au point. Les trois principaux secteurs à risque sont :

- Les responsabilités encourues pendant les travaux exécutés pour des tiers – les modalités des contrats ont été revues et afin de prévoir une indemnisation en cas de responsabilité.

- Santé et sécurité des employés – un manuel sur la santé et la sécurité au travail a été préparé.

- Perte de revenus – le processus de vérification a été revu.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE – Les clients sont clairement segmentés et reçoivent des services et qualité ainsi que de la valeur.

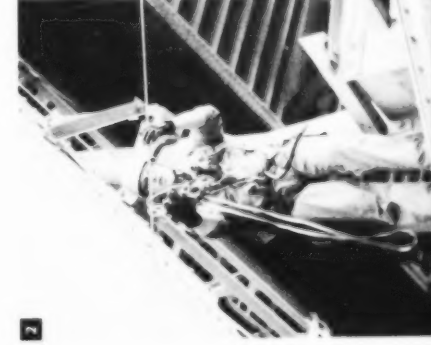
PROCESSUS – La CPIVM est structurée et administrée conformément à ses processus principaux.

RESSOURCES HUMAINES – La petite taille de la Corporation et ses revenus modestes imposent à la direction d'importantes contraintes liées à l'exploitation. La CPIVM a su s'y adapter en exerçant une

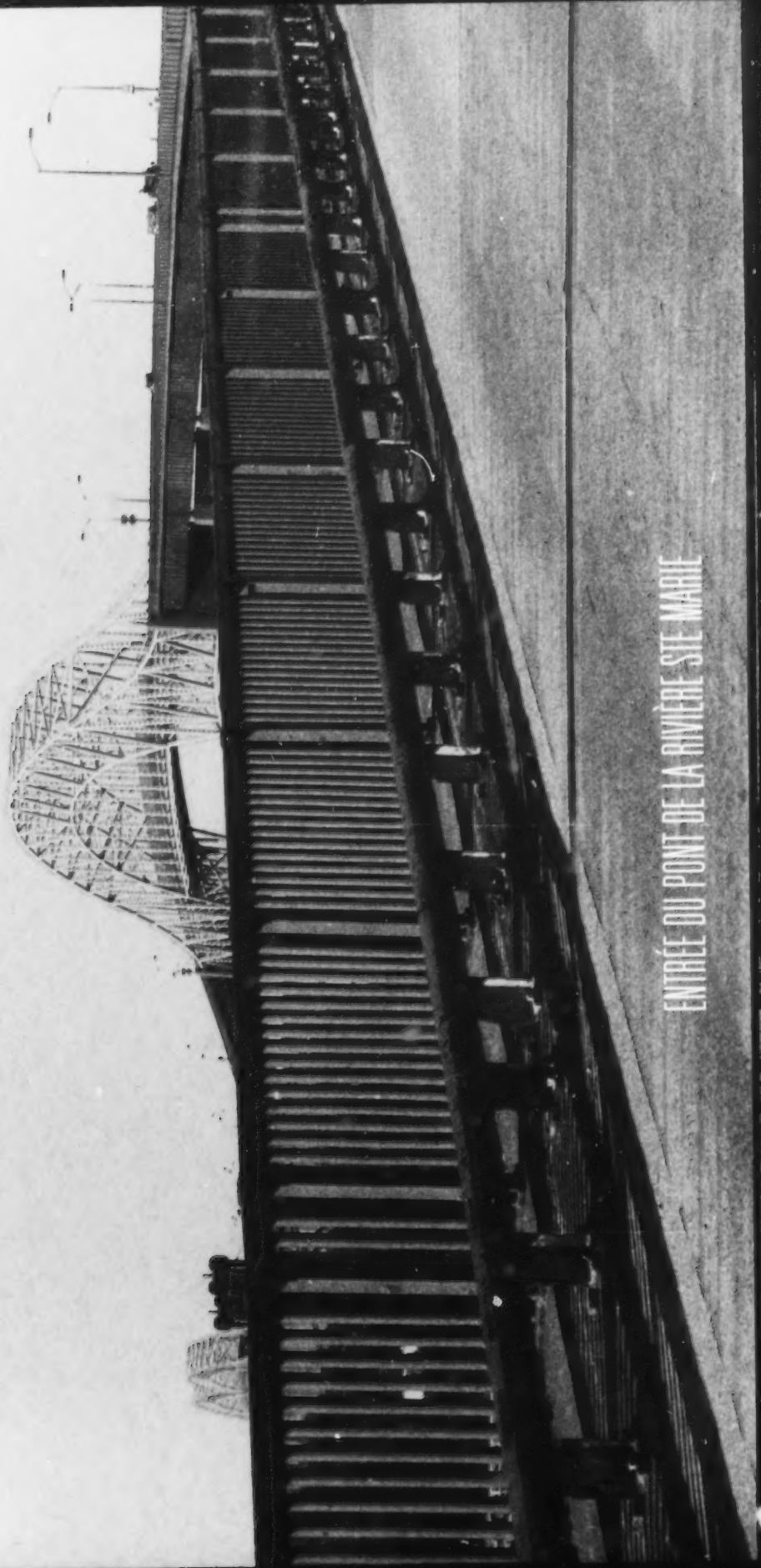
exploitation épurée et efficace, comme en font foi les comparaisons d'étalement avec les autres exploitants de traversées dans un rapport de KPMG (la perception des péages et les coûts d'entretien sont les plus bas par rapport aux autres traversées internationales alors que les frais d'administration sont en deuxième place parmi les plus bas).

La CPIVM est privilégiée de recevoir des services et le soutien de la SPFL. À titre d'exemple, des économies importantes ont été réalisées grâce à la mise en commun des assurances et des avantages sociaux. L'utilisation de la sous-traitance des services d'électricité, de comptabilité, ainsi que de soutien en matière de santé et de sécurité au travail est un autre exemple de stratégie avantageuse.

La reorganisation de la Corporation a été parachevée par la fusion des postes de direction en exploitation, en finances et en administration. Il a été ainsi possible de simplifier les communications et la coordination des fonctions administratives.



LA DISCUSSION DE LA CIRCULATION FACTEURS ET DÉFIS AYANT UNE INCIDENCE SUR LES OPÉRATIONS



ENTRÉE DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

1. CONDITIONS ÉCONOMIQUES

ENTREPRISE – La SPFL mène ses activités dans un environnement dynamique et complexe, où les conditions économiques, les préoccupations liées à la sécurité, les facteurs environnementaux et les exigences du gouvernement ont un impact important sur les projets et l'exploitation.

OUVRAGES AU PAYS – Plusieurs facteurs économiques contribuent à poser des défis importants à la SPFL en matière d'exploitation. L'impact du libre-échange sur les conditions de la circulation sur les ponts de Montréal en est un exemple éloquent. À elle seule, entre 1993 et 2002, l'affluence de camions reliée au commerce international a doublé sur le pont Champlain, à la suite de l'ALENA, et a atteint plus de 4,5 millions de camions en 2003.

Coûts de construction – PJCCI prévoit des augmentations constantes des coûts au-delà du taux d'inflation annuel, à cause de la demande élevée de main-d'œuvre et des matériaux de construction dans la région de Montréal. La concurrence de la demande en matière de fournisseurs demeure intense et influencera les prix des soumissions.

Vieillesse des structures et augmentation des activités à PJCCI – La plupart des structures de ponts et routières de la région de Montréal ont près de 45 ans, à l'exception du pont Jacques-Cartier, qui a 75 ans. Les structures vieillissantes continuent de se dégrader à un rythme accéléré à cause du volume de la circulation lourde, notamment des camions, et de l'effet de corrosion du sel de voirie. En outre, l'importance que PJCCI attribue à la qualité du service à ses utilisateurs, de pair avec les nouveaux défis liés aux projets de réfection de tabliers, et aux mesures de contrôle environnemental, exige que PJCCI maintienne une main-d'œuvre compétente.

STRUCTURES INTERNATIONALES – Un des principaux facteurs déterminants du volume de la circulation de camions aux frontières Canada – États-Unis est la valeur du commerce entre les deux pays. Les exportations du Canada vers les États-Unis sont passées de 270 milliards de dollars en 1998 à 345 milliards de dollars en 2002, ce qui représente 87 % des exportations totales du Canada. Toutefois, il faut noter que la répartition des exportations a changé significativement. Au cours des cinq dernières années, les exportations de l'Ontario vers l'État de New York ont décliné de 34 % alors que les exportations vers la Californie ont augmenté de 41 %. Le ralentissement économique de l'État de New York, jumelé à la redistribution du commerce entre l'Ontario et les États-Unis, a affecté la circulation des camions sur les ponts internationaux de la SPFL.

En outre, les délais causés par une vérification plus intense par les représentants des douanes et de l'immigration sur les ponts internationaux ont affecté les voyages discrétionnaires pour fins de tourisme, de magasinage et autres activités. Au cours de la dernière année, la circulation au pont international de Sault Ste. Marie a décliné de plus de 10 %, et de 5 % au pont international des Mille-Îles. Seul le pont international de la Voie maritime a connu une augmentation de la circulation, de 2 %, mais cette augmentation a résulté d'une croissance du nombre des groupes autochtones qui ont droit au passage gratuit.

Concurremment, l'augmentation des prix des produits pétroliers et d'autres défis reliés aux ouvrages font en sorte qu'il est encore plus important de garantir une circulation fluide et constante sur les grands ponts.

2. FACTEURS LIÉS À LA SÉCURITÉ

À la lumière des événements des dernières années et de l'accent beaucoup plus important mis sur la sécurité, particulièrement aux traversées internationales, tous les ponts et ouvrages connexes ont dû améliorer les mesures de sécurité, ainsi que la surveillance et la reddition de comptes. Pour la SPFL, la sûreté et la sécurité des personnes qui utilisent ses structures sont des priorités clés. Le comité de gestion des risques de la Société a identifié les principaux risques liés à l'exploitation de ses ouvrages (c'est-à-dire : terrorisme et prestation des ressources financières nécessaires pour répondre aux besoins à moyen et à long terme liés à l'entretien et à l'exploitation). Les plans de préparation aux situations d'urgence sont passés en revue et mis à jour régulièrement par les filiales.

Par sa représentation aux conseils de ses filiales, la SPFL s'assure que les mesures appropriées sont prises en matière d'évaluation des risques, de terrorisme et de questions environnementales afin que les intérêts du Canada soient adéquatement protégés.

La direction de la CPVM tente sans répit d'inciter les organismes chargés de faire respecter la loi à réduire le nombre de cas de refus de payer et de passage sans laissez-passer au poste de péage.

3. FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX

ENTREPRISE – Compte tenu de l'importance des éléments d'actif relevant de la SPFL, l'impact environnemental relié aux structures existantes et nouvelles est toujours un facteur important dans les activités et la planification de la Société.

Pour résoudre les problèmes liés à l'environnement, la SPFL a formé un comité qui se réunit trimestriellement afin de garantir que sa politique environnementale est respectée. La Société a produit un registre des sites contaminés sur tous ses terrains, y compris ceux de ses filiales et les terrains canadiens gérés par les sociétés partenaires, telles la TIBA et la SSM.

Le comité a étudié toutes les lois fédérales en matière d'environnement et concentrera maintenant ses efforts sur la mise en œuvre des règlements fédéraux en matière d'environnement.

OUVRAGES AU PAYS – Le problème le plus urgent auquel PICCI doit faire face se rapporte à ses terrains situés à Montréal, sur un ancien site d'enfouissement. En 2004-2005, PICCI a entrepris, en collaboration avec Environnement Canada, des enquêtes et des analyses plus approfondies de la toxicité des eaux souterraines des terrains gérés par PICCI depuis 1978, adjacents au fleuve Saint-Laurent et situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement exploité

par la ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à divers propriétaires, y compris la ville de Montréal, le gouvernement du Québec et le CN. Les résultats de l'enquête environnementale préliminaire entreprise par PICCI concluent à la toxicité potentielle des eaux souterraines pour les espèces aquatiques analysées, eaux qui se déversent dans le fleuve Saint-Laurent.

Un problème troublant est celui de la résurgence d'hydrocarbures visibles dans le fleuve Saint-Laurent, près de l'autoroute Bonaventure. En collaboration avec Environnement Canada, Environnement Québec et la ville de Montréal, PICCI a entrepris une étude de faisabilité relative à des méthodes destinées à contenir les eaux souterraines provenant du site d'enfouissement.

STRUCTURES INTERNATIONALES – La SPFL gère les risques relatifs à la détérioration du chenal nord du pont international de la Voie maritime à Cornwall, en inspectant rigoureusement le dessous du pont, chaque année, afin d'en retirer tout béton lâche ou effrité et en effectuant des réparations localisées sur la surface supérieure. En 2004, plusieurs sections d'essai de treillis ont été installées afin de recueillir tout béton se détachant du dessous du tablier.

La Société des ponts fédéraux a financé l'évaluation environnementale (ÉE) pour la réparation ou le remplacement du pont du chenal nord à Cornwall. L'exécution du processus d'ÉE a exigé plus de deux ans conformément aux exigences fédérales, provinciales et des Mohawks. L'ÉE recommande la construction d'un nouveau pont à travée basse.

En 2003, la CPVIM a respecté les pratiques normalisées suivantes : confinement intégral des zones de sablage des tours de déviateurs de câbles du pont du chenal sud, récupération de la poussière et des matériaux provenant du sablage, surveillance des niveaux de plomb dans l'air ambiant et élimination adéquate de tous les matériaux. En outre, la CPVIM a surveillé l'efficacité de ses installations de traitement des eaux usées, identifié des sources d'infiltration des eaux souterraines et préparé les spécifications pour la réparation des canalisations d'eaux usées.

4. EXIGENCES GOUVERNEMENTALES

ENTREPRISE – En sa qualité de société d'État, la SPPL a la responsabilité de fournir du soutien supplémentaire au gouvernement du Canada au besoin. Compte tenu des grandes capacités de la Société et de son excellente feuille de route dans son champ d'activité, cela peut susciter pour la SPPL diverses occasions de fournir sa contribution compétente.

Les attentes gouvernementales globales en termes d'autosuffisance et de gouvernance seront une source de pression pour les sociétés d'État telles que la SPPL. La Société y répond en créant les mécanismes financiers et de gouvernance appropriés.

Les installations des douanes et de l'immigration devront faire l'objet d'améliorations ou de remplacements, aux trois ponts internationaux qui relèvent de la responsabilité de la SPPL.

À SSIM, le plan directeur du poste de péage des douanes canadiennes est en cours d'élaboration et sa mise en œuvre doit avoir lieu au mois d'octobre 2009.

La CPVIM a reçu un énoncé des besoins de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Son rôle est maintenant de traduire l'énoncé des besoins en un concept de design.

De façon similaire, à la TIBA, l'énoncé des besoins a été reçu, mais les besoins futurs seront intégrés à la proposition d'installations douanières. Canada – États-Unis communes qui est présentement à l'étude.

Aux trois emplacements, le financement des installations de l'Agence des services frontaliers du Canada constituera pour la SPPL un défi important à relever. À SSIM, la situation est approuvée par l'entente intergouvernementale MDOT-Canada courante qui exige qu'un paiement partiel soit fait au MDOT, doublant ainsi le coût des installations de l'ASFC. Cette exigence est présentement à l'étude par TC, la SPPL et le MDOT.

Ces questions, et bien d'autres, entrent en ligne de compte dans les activités de la SPPL et représentent autant d'occasions de prévoir des projets d'expansion des activités de la Société.

Au cours de la dernière année, la SPPL a été invitée à jouer un rôle à titre d'un des trois représentants fédéraux du comité directeur qui gère l'expansion de l'autoroute 30 autour de Montréal. Le rôle joué par ce comité en est un de consultation et de valeur ajoutée.



LE PONT HONORÉ-MERCIER

REMPLACEMENT DU TABLIER DU PONT HONORÉ-MERCIER À

MONTREAL – PICCI demandera au Conseil du Trésor d'approuver le projet de remplacement du tablier de béton détérioré du pont Honoré-Mercier qui enjambe le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime du Saint-Laurent, reliant la communauté de la Rive-Sud et de Kahnawake à l'île de Montréal.

La section de 1,4 km de propriété fédérale du pont a été construite en 1959 par l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) et entretenue par celle-ci jusqu'en 1998, lorsque la gestion du pont a été transférée à PICCI.

L'expérience acquise dans le cadre du remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier sera utile dans la planification et l'exécution de cet important projet. À l'heure actuelle, PICCI prévoit une solution hybride de béton coulé sur place pour les trois bretelles d'accès et de panneaux de tablier en béton haute-performance préfabriqués sur le reste du pont. Cette

dernière approche fait appel à une technologie qui a été utilisée avec succès sur le pont Jacques-Cartier, afin de minimiser les interruptions de la circulation. Ces panneaux seraient installés la nuit.

Le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier sera réalisé en collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ). La partie surélevée du pont, qui traverse la Voie maritime du Saint-Laurent qui est de juridiction fédérale, représente environ la moitié de la longueur totale du pont, l'autre moitié étant de juridiction provinciale. De même, le MTQ est responsable de la gestion de la circulation sur l'ensemble du pont. Ainsi, une réflexion d'une telle importance, tant par l'étendue du travail, les coûts et l'impact sur la circulation, doit être planifiée et coordonnée en étroite collaboration avec le MTQ.

PICCI prévoit structurer le projet de façon à maximiser la participation de la main-d'œuvre Mohawk locale au projet.

PROJETS DE LA CPVIM QUI EXIGENT DU FINANCEMENT

PUBLIC – Les passages gratuits vers la communauté Mohawk représentant 66 % des passages, la CPVIM ne produit pas suffisamment de revenus pour fournir aux propriétaires (la SPFL et SLSDC) les fonds nécessaires pour financer les grandes dépenses en immobilisation qui seront requises pour garantir un fonctionnement efficace de la traversée.

La CPVIM demande présentement l'approbation du Conseil du Trésor pour remplacer le pont du chenal nord par un nouveau pont à travée basse.

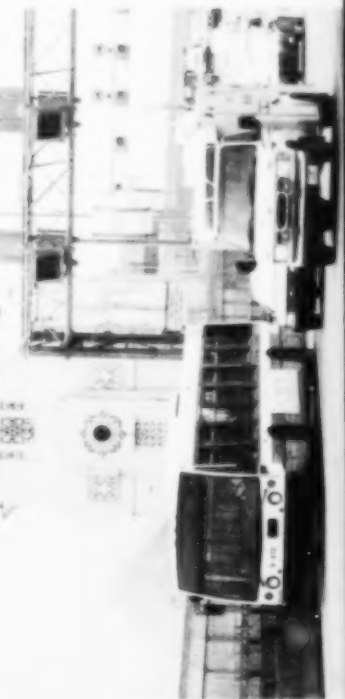
Une étude binationale financée par la SPFL et Transports Canada a identifié plusieurs autres projets qui sont nécessaires à l'exploitation efficace de la traversée. Ces projets traitent également certains des problèmes identifiés par les Mohawks d'Akwesasne telle la congestion de la circulation sur l'île de Cornwall résultant de l'emplacement du poste de péage. Ces projets sont à l'étape de la planification initiale et des discussions sont en cours avec Transports Canada et les Mohawks d'Akwesasne.

1



1 Surveillance policière sur le pont Jacques-Cartier

2



2 Circulation sur le pont Jacques-Cartier

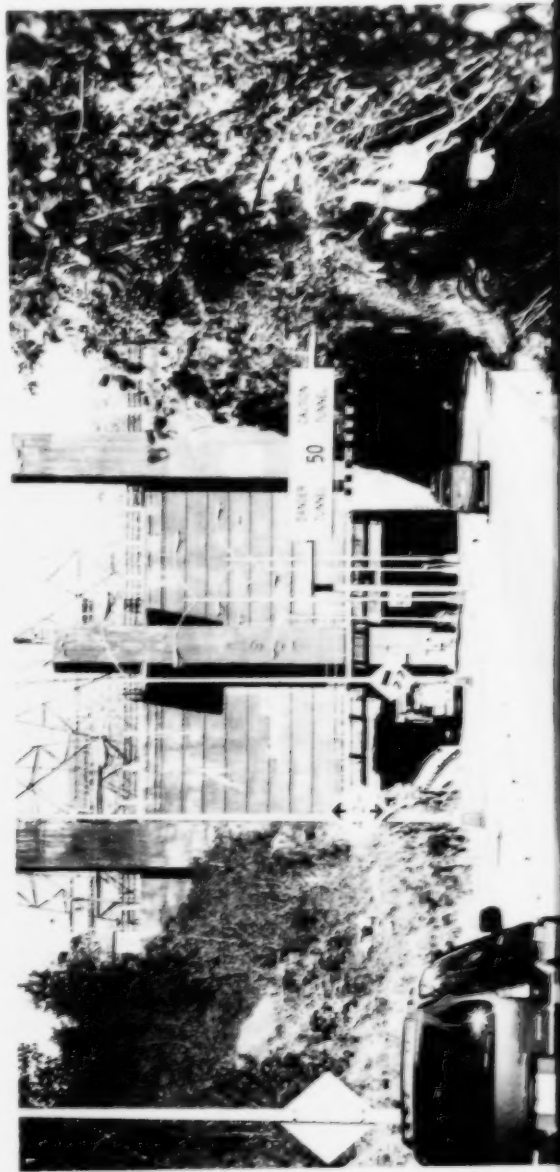
SYSTÈME DE TRAIN LÉGER – La SPFL est représentée dans un comité directeur conjoint Canada-Québec qui étudie la faisabilité de l'exploitation d'un système de train léger dans la région de Montréal. Le partenariat entre les gouvernements du Québec et du Canada explore la faisabilité d'un système de train léger qui relierait la Rive-Sud au centre-ville par l'autoroute 10, le pont de l'estacade et l'autoroute Bonaventure. Un tel projet entraînerait l'abolition de la présente voie réservée aux autobus sur le pont Champlain, libérant ainsi une voie pour les utilisateurs du pont Champlain.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL – La Société du Havre de Montréal (SHM) a été fondée le 3 octobre 2002 en vue de proposer un plan de développement stratégique de la zone du port de Montréal (terrains adjacents aux rives du fleuve Saint-Laurent) qui permettrait d'offrir au public un accès plus facile au fleuve, de créer une destination de tourisme international et d'améliorer l'accessibilité du port. Le rapport de la SHM a été déposé au printemps de 2004. Ce plan prévoit la relocalisation de l'autoroute Bonaventure sur des terrains qui ne relèvent pas de PJCCI.

En 2005, des décisions devront être prises à savoir si le projet devrait maintenant passer à l'étape des audiences sur l'impact environnemental du projet.

La SHM entreprend une étude de faisabilité relative à cette relocalisation. PJCCI administre le contrat au nom de la SHM.

PLAN DE DÉVELOPPEMENT PAR LA VILLE DE MONTRÉAL POUR LA POINTE NORD DE L'ÎLE DES SŒURS – La Ville de Montréal prévoit entreprendre le développement urbain des terrains situés du côté nord du pont Champlain, sur l'île des Sœurs. Le développement prévu aura un impact important sur le réseau routier et sur certains ouvrages situés sur l'île des Sœurs et dont l'entretien, la gestion et le contrôle relèvent de PJCCI. Cette dernière collabore avec la Ville en vue de la mise en œuvre de ce développement.



1 Le tunnel de Melocheville

PONT DES MILLE-ÎLES – En 2000, une entente de 10 ans a été signée entre la *Thousand Islands Bridge Authority* (TIBA) et la Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL). En vertu de cette entente, tous les frais d'exploitation et courants sont payés à même les revenus du pont et le solde est divisé à parts égales entre les propriétaires canadiens et américains en vue d'être placé dans un fonds de réserve destiné à financer les améliorations apportées aux immobilisations à court et à long terme. Cette entente a suscité une excellente relation de travail entre les propriétaires canadiens et américains, chaque pays préservant sa souveraineté tout en exploitant le pont d'une manière commerciale.

Le pont des Mille-Îles étant une voie d'accès internationale, l'Agence des services frontaliers du Canada doit être présente au point frontalier de Lansdowne pour contrôler la circulation commerciale et privée.

La part du revenu net produit par les activités conjointes et le revenu provenant de la boutique hors taxes continue d'être la principale source de revenus du pont des Mille-Îles. À la lumière des conditions d'exploitation actuelles, on prévoit que l'unité d'affaires continuera de fonctionner à l'aide des fonds qu'elle produit et qu'elle maintiendra un solde créditeur pendant la durée du plan. Trois projets d'immobilisation sont en cours ou prévus, soient la réhabilitation du pont *Rift Bridge*, l'installation des dispositifs de sécurité et la relocalisation du poste de péage.

SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE – La Société du pont de la rivière Ste Marie est propriétaire de la partie canadienne du pont international de Sault Ste. Marie, et représente environ 50 % de l'exploitation et des actifs du pont.

La société fera face à de nombreux défis au cours des prochaines années. La circulation, qui est constituée principalement de Canadiens, est surtout locale et continue de diminuer d'environ 2,6 % par année sans démontrer de signe notable d'amélioration. Certains coûts incontrôlables, tels que les assurances et les paiements tenant lieu de taxes, sont à la hausse et les paiements paritaires pour les douanes canadiennes vont devenir préoccupants pour cette traverse. Plusieurs scénarios à long terme, visant à redresser la situation financière, ont été développés et des choix difficiles devront être faits dans un avenir rapproché.

Une nouvelle entente intergouvernementale a été négociée entre Transports Canada et l'État du Michigan et signée en juillet 2000. Le droit de propriété de la partie canadienne du pont avait alors été placé sous la responsabilité de la Société du pont de la rivière Ste Marie et la partie située au Michigan confiée au *Michigan Department of Transportation* (MDOT). La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est propriétaire de 91 % des parts de la Société du pont de la rivière Ste Marie (SPRSM).

La SPFL fournit le savoir-faire et les services de soutien nécessaires pour que les intérêts du Canada dans des questions telles que l'environnement et la gestion financière soient dûment protégés.

La gestion et l'exploitation du pont sont la responsabilité de l'*International Bridge Administration*, une unité administrative du MDOT, alors que la supervision opérationnelle et des politiques est assurée par la *Joint International Bridge Authority* (JIBA). Chaque propriétaire nomme trois membres à la JIBA.

Un projet relatif à l'élargissement de la travée est du pont a été terminé en 2004 afin de permettre la mise en œuvre par l'ASEC du programme d'expéditions rapides et sécuritaires permettant de dédouaner à l'avance les camions et de rendre ainsi la circulation plus fluide.

On a annoncé la construction d'une nouvelle route d'accès commercial au pont international, laquelle sera entièrement intégrée aux nouvelles installations douaniers qui sont à l'étape de la planification de base.

GESTION DES RISQUES

Le comité de gestion des risques a identifié les risques importants auxquels la Société fait face. Les comités de gestion des risques établis dans les filiales, PJCCI et CPVIM, ont également identifié les facteurs de risque auxquels ces sociétés sont exposées. Des mesures d'atténuation des risques identifiés ont été prévues.

Après avoir identifié les mesures destinées à atténuer les risques auxquels la Société est exposée, le comité de gestion des risques a préparé un plan d'action assorti d'un échéancier. Le plan d'action répertorie

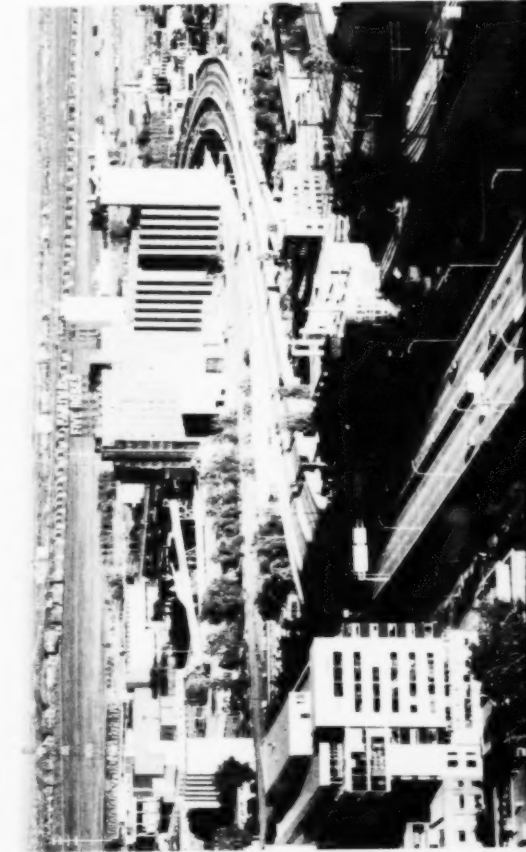
les mesures à adopter, identifie l'instance qui doit les mettre en œuvre et stipule la date limite à laquelle les mesures doivent avoir été exécutées.

À titre d'exemple, parmi les éléments de risque identifiés par la société mère, citons ses ententes internationales avec nos partenaires. En 2005, la SPFL arrêtera définitivement les mécanismes prévus et passera en revue l'état de ses ententes internationales.

Les risques liés à l'ingénierie et à la construction, dont la négligence professionnelle et les devis inadéquats, seront prévenus grâce à des critères

rigoureux régissant la sélection de firmes professionnelles, de même que la création d'une base de données pour l'évaluation des coûts.

Les risques juridiques liés au rendement du conseil d'administration (la SPFL a mis au point et adopté un nouveau code de déontologie pour l'entreprise) en constituent un autre exemple. Les risques financiers et comptables conduiront à l'établissement en 2005 de nouveaux processus relatifs aux changements budgétaires et prévisionnels et à la production de rapports mensuels par les chefs de service, au sujet des écarts mensuels, par rapport au budget. Enfin, les facteurs de risque relatifs aux activités de communications et des ressources humaines conduiront au perfectionnement du plan de secours destiné à traiter la publicité négative imprévue, à l'établissement d'un plan de succession pour combler les départs imprévus de personnel clé et à l'établissement d'un programme d'évaluation du rendement.



Les risques liés aux technologies de l'information et à la gestion des archives font également partie de la liste des priorités et les mesures destinées à composer avec les risques potentiels comprennent une planification de la reprise des activités.

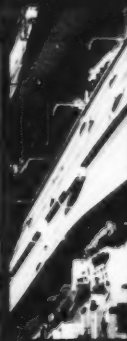
Ces questions continueront d'être importantes pendant la période de planification. Le conseil d'administration et le comité de gestion des risques de la SPFL y voient des aspects clés sur lesquels elle devra focaliser pendant la période de planification.



LE PONT JACQUES-CARTIER



LE PONT CHAMPLAIN



L'AUTOROUTE BONAVENTURE



L'ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN



LE PONT HONORE-MERCIER



LE TUNNEL DE MELOCHVILLE



LE PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES



LE PONT INTERNATIONAL DE SAULT STE. MARIE



LE PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

LE PONT JACQUES-CARTIER

Ouvert à la circulation le 14 mai 1930 et inauguré officiellement le 24 mai 1930, le pont du Havre fut rebaptisé pont Jacques-Cartier en 1934, en hommage à l'explorateur qui découvrit le Canada en 1534.

Le pont, construit en acier et doté d'un tablier en béton armé, comporte cinq voies de circulation. Reliant Longueuil à Montréal, il mesure approximativement 3 kilomètres. Un système de signalisation de voies permet d'inverser le sens de la circulation sur la voie centrale et de l'adapter au trafic des heures de pointe.

La travée principale, de type cantilever, se trouve à environ 66 mètres au-dessus du fleuve Saint-Laurent, permettant ainsi le passage des navires en provenance et en direction du port de Montréal. Quant à la section enjambant la Voie maritime, elle se trouve à peu près à 49 mètres au-dessus de la surface du canal. En 2004-2005, 34 millions de véhicules ont traversé le pont Jacques-Cartier.

LE PONT CHAMPLAIN ET AUTOROUTE BONAVENTURE

Le pont Champlain, ouvert à la circulation le 28 juin 1962, porte le nom de l'explorateur Samuel de Champlain qui a fondé Québec en 1603. L'autoroute Bonaventure, faisant partie des approches nord du pont, a été ouverte à la circulation le 21 avril 1967.

Reliant les arrondissements de Brossard et de Verdun, le pont Champlain a une longueur d'environ 3 kilomètres. Il compte six voies de circulation, séparées par une bande médiane de béton. La travée principale, également de type cantilever, est construite en acier. Elle supporte un tablier à dalle orthotrope en acier revêtu d'un pavage de béton bitumineux. La hauteur libre au-dessus de la surface du canal de la Voie maritime est d'environ 49 mètres. Le reste du pont est formé de poutres de béton précontraint qui constituent un tablier en béton précontraint revêtu de béton bitumineux.

En 2004-2005, 56 millions de véhicules ont traversé le pont Champlain.

L'ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN

L'estacade du pont Champlain a été construite en 1965 comme régulateur des glaces. Cet ouvrage longe le pont Champlain à environ 305 mètres en amont. D'une longueur de 2 043 mètres, il s'étend d'ouest en est, de l'île des Sœurs jusqu'à la digue nord du canal de la Voie maritime du Saint-Laurent. Cette infrastructure est actuellement utilisée par le public comme piste cyclable.

LE PONT HONORÉ-MERCIER

Ce pont, inauguré le 11 juillet 1934, a été nommé en l'honneur de Honoré Mercier, qui a été premier ministre du Québec de 1887 à 1891. Le pont relie la Ville de LaSalle sur l'île de Montréal et le territoire Mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud.

À l'origine, l'exploitation, l'entretien et la gestion du pont relevaient entièrement de la province de Québec. Entre 1958 et 1959, dans le cadre du projet de construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a fait procéder à des travaux pour surélever la partie sud du pont afin de permettre aux navires d'emprunter la Voie maritime. La partie surélevée du pont est ainsi de juridiction fédérale. En 1963, un pont jumeau a été construit dans la partie fluviale afin de répondre aux besoins sans cesse croissants de la circulation.

La section du pont sous la responsabilité de la Société s'étend sur environ 1,4 kilomètre. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux. En 2004-2005, 28,34 millions de véhicules ont traversé le pont Honoré-Mercier.

LE TUNNEL DE MELOCHEVILLE

Le tunnel de Melocheville a été construit en 1956, dans le cadre de la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le tunnel, qui passe sous les écluses du canal de Beauharnois à Melocheville, mesure environ 230 m de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction. En 2004-2005, 4,4 millions de véhicules ont emprunté le tunnel de Melocheville.

LE PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

Ouvert en 1938 par le premier ministre Mackenzie King et le président Franklin Roosevelt, le pont international des Mille-Îles enjambe le fleuve Saint-Laurent sur 13,7 kilomètres et relie Ivy Lea, en Ontario, et Collins Landing dans le nord de l'État de New York. Sa construction a demandé 16 mois. Voilà une réalisation impressionnante à tous les égards ! Il est exploité et entretenu conjointement par le Canada et les États-Unis en vertu d'un accord intervenu entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la *Thousand Islands Bridge Authority* des États-Unis. En 2004-2005, 2,11 millions de véhicules ont traversé le pont international des Mille-Îles.

LE PONT INTERNATIONAL DE SAULT STE. MARIE

Ouvert en 1962, le pont international de Sault Ste. Marie enjambe la rivière Ste. Marie et relie les villes jumelles de Sault Ste. Marie, en Ontario, et de Sault Ste. Marie au Michigan. Il s'agit du seul lien fixe entre les deux pays à 1 000 kilomètres à la ronde et d'une voie commerciale essentielle entre d'importants marchés américains et canadiens passant par l'autoroute américaine 75 et de la route Transcanadienne. En 2004-2005, 1,86 millions de véhicules ont traversé à cet endroit.

LE PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

Enjambant la Voie maritime du Saint-Laurent depuis Cornwall, en Ontario, jusqu'à Roosevelttown, dans l'État de New York, en passant par le territoire Mohawk d'Akwesasne, le pont international de la Voie maritime est une construction surélevée qui a été ouverte à la circulation en 1962. Sa construction s'est effectuée en vertu d'un accord international intervenu en 1957 entre le Canada et les États-Unis : il est exploité à titre d'entreprise conjointe par notre filiale, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltee en vertu d'une entente conclue entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*. En 2004-2005, 2,54 millions de véhicules l'ont emprunté.

Administration financière — SPFL

La Société des ponts Jacques Cartier

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporées

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

La Société du pont de la rivière Ste-Mère

la gouvernance à la SPFL

33

34

36

38

40

42

LE PONT JACQUES CARTIER

RETROSPECTIVE FINANCIERE DES CINQ DERNIERS EXERCICES — SPFL

en millions de dollars

	2005	2004	2003	2002	2001
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	1 831	2 269	2 014	1 854	2 276
Baux et permis	4 913	4 851	5 070	4 966	3 656
Péages	5 329	5 169	5 543	4 491	3 251
Péages	263	639	541	691	994
Autres	202	146	51	89	122
	12 538	13 074	13 219	12 091	10 299
Dépenses					
Entretien	22 282	26 904	17 148	26 237	25 978
Fonctionnement	5 389	5 872	4 640	4 614	3 175
Administration	7 713	7 690	7 894	7 347	6 095
Amortissement	6 002	5 843	4 122	3 658	3 249
	41 386	46 309	33 804	41 856	38 497
Perte avant le financement public	(28 848)	(33 235)	(20 585)	(29 765)	(28 198)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	25 944	30 622	23 345	26 726	27 966
Amortissement du financement en capital reporté	3 397	3 382	972	214	141
Part des actionnaires sans contrôle	(26)	(50)	(97)	(79)	(69)
Bénéfice net (perte nette)	467	719	3 635	(2 904)	(160)



CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

1 Michel Fournier
Président et premier dirigeant

2 Sheila Tremblay
Vice-présidente et administratrice

3 Carole Workman
Administratrice

DIRIGEANTS ET CADRES SUPÉRIEURS

Norman B. Willans
Avocat-conseil et secrétaire de la Société

André Girard
Vice-président, Communications

Gerard Lalonde
*Administrateur, Services administratifs
et trésorier*

En vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques, le conseil d'administration est responsable de la gestion des affaires, activités et autres actes de la Société.



1



2



3

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SPFL

COMITÉ DE VÉRIFICATION	COMITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT	COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES	COMITÉ DE GESTION DES RISQUES
Carole Workman <i>Présidente</i>	Glen P. Carlin <i>Président</i>	Carole Workman <i>Présidente</i>	Norman B. Willans <i>Président</i>
Sheila Tremblay <i>Membre</i>	Hendrik H. Saaltink <i>Membre</i>	Norman Willans <i>Membre d'office</i>	Yvon Bourget <i>Administrateur, PJCCI</i>
Michel Fournier <i>Membre</i>	Ian McPherson <i>Membre</i>	Robin Rensby <i>Membre d'office</i>	Gérard Lalonde <i>Administrateur, Services administratifs et trésorier</i>
	Norman B. Willans <i>Membre</i>		Charles Crispin <i>Membre, CPV/M</i>
COMITÉ DE GOUVERNANCE	COMITÉ DE NOMINATION		
Sheila Tremblay <i>Vice-présidente et administratrice, SPFL</i>	Sylvie Lefebvre <i>Membre</i>	Sheila Tremblay <i>Présidente</i>	
Yvon Bourget <i>Administrateur, PJCCI</i>	Raymond Denault <i>Membre</i>	Carole Workman <i>Membre</i>	
	Gérard Lalonde <i>Membre</i>	James Roche <i>Membre</i>	
John M. Kroon <i>Administrateur, CPV/M et TIBA</i>	Gerald H. Johnston <i>Membre</i>	Clement Joly <i>Membre</i>	
Gerald H. Johnston <i>Administrateur, JIBA</i>	Thye Lee <i>Membre</i>		
Norman B. Willans <i>Avocat-conseil et secrétaire de la Société, SPFL et administrateur, PJCCI</i>	Bill Moulton <i>Membre</i>		



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS		COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE PJCCI	
CONSEIL D'ADMINISTRATION	DIRIGEANTS ET CADRES SUPÉRIEURS	COMITÉ DE VÉRIFICATION	COMITÉ DE GESTION DES RISQUES
Michel Fournier <i>Président</i>	Michel Fournier, <i>Président</i>	Sophie Joncas <i>Présidente</i>	Glen P. Carlin <i>Président</i>
Yvon Bourget <i>Administrateur</i>	Glen P. Carlin <i>Directeur général</i>	René Therrien <i>Membre</i>	Sylvie Lefebvre <i>Membre</i>
Sophie Joncas <i>Administratrice</i>	Sylvie Lefebvre <i>Avocate-conseil et secrétaire de la Société</i>	Clément Côté <i>Membre</i>	Guy Mailhot <i>Membre</i>
Clément Côté <i>Administrateur</i>	Daniel Dupuis <i>Directeur, Finance et administration</i>	COMITÉ DE GESTION	
René Therrien <i>Administrateur</i>	Guy Mailhot <i>Administrateur, Ingénierie</i>	René Therrien <i>Président</i>	Raymond Denault <i>Membre</i>
Norman B. Willans <i>Administrateur</i>	Denis Dauphinais <i>Administrateur, Construction et gestion de projets</i>	Yvon Bourget <i>Membre</i>	
	Raymond Denault <i>Administrateur, Exploitation et entretien</i>	Clément Côté <i>Membre</i>	

SOMMAIRE FINANCIER

en dollars

2005 2004

• EXPLOITATION

Revenus	740 668	729 064
Baux et permis	92 150	180 433
Intérêts	47 100	73 294
Autres sources		
Dépenses	19 777 138	24 514 790
Entretien	3 513 074	3 452 367
Fonctionnement	3 367 681	3 688 503
Administration	4 449 489	4 430 628
Amortissement		
Remboursement des intérêts gagnés sur un crédit parlementaires encaissé d'avance	205 292	—
Perte avant le financement du gouvernement	(30 432 756)	(35 103 497)
Credit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	25 944 104	30 621 581
Amortissement de l'aide en capital reportée	3 393 608	3 382 006
Bénéfice net (perte nette)	(1 095 044)	(1 099 910)

• BILAN

Actif à court terme	6 359 923	10 513 038
Passif à court terme	3 168 407	4 525 556
Montant à recevoir du Canada à long terme	2 625 809	—
Taxe sur les produits et services à recevoir	170 157	170 157
Immobilisations corporelles	136 086 025	133 535 740
Retenue de garantie	2 795 966	2 795 966
Avantages sociaux futurs	690 679	651 516
Aide en capital reportée	128 120 312	125 444 016
Avoir de l'actionnaire	10 466 550	10 631 724

• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Activités d'exploitation	(2 515 863)	(1 063 408)
Activités d'investissement	(6 999 774)	(2 076 664)
Activités de financement	6 999 774	2 076 664
Diminution de la trésorerie	(2 515 863)	(1 063 408)

The Seaway International
Bridge Corporation,
Ltd.



La Corporation du pont
international de la voie
maritime, Ltée

COMITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CPIVM

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

CONSEIL D'ADMINISTRATION DIRIGEANTS ET CADRES SUPÉRIEURS

Sheila Tremblay <i>Présidente</i>	Gérard Lalonde <i>Trésorier</i>	John M. Kroon <i>Président</i>	Hendrik H. Saaltink <i>Président</i>
Albert S. Jacques <i>Vice-président</i>	Edward Margosian <i>Trésorier adjoint</i>	Edward Margosian <i>Membre</i>	Charles Crispim <i>Membre</i>
Guy Berthiaume <i>Administrateur</i>	Roger J. Forgues <i>Trésorier adjoint</i>	Roger J. Forgues <i>Membre</i>	Ian McPherson <i>Membre</i>
Sal Pisani <i>Administrateur</i>	Norman B. Willans <i>Avocat général et secrétaire de la Société</i>		
Roger J. Forgues <i>Administrateur</i>	Hendrik H. Saaltink <i>Directeur général</i>		
Edward Margosian <i>Administrateur</i>			
John M. Kroon <i>Administrateur</i>		John M. Kroon <i>Président</i>	Sheila Tremblay <i>Membre</i>
Denis Thibault <i>Administrateur</i>		Sal Pisani <i>Membre</i>	

COMITÉ DE GESTION

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

SOMMAIRE FINANCIER

en dollars

2005 2004

• **EXPLOITATION**

Revenus

Péages	3 774 522	3 748 312
Location	134 369	138 728
Investissements	58 634	68 839
Autres	118 813	113 271

Dépenses

Entretien	1 353 024	1 412 096
Perception des péages	852 352	783 977
Administration	907 783	861 322
Amortissement	150 996	314 306

Bénéfice net

	822 183	697 449
--	---------	---------

• **BILAN**

Actif à court terme

	2 646 886	2 904 363
--	-----------	-----------

Passif à court terme

	1 556 244	1 027 231
--	-----------	-----------

Immobilisations

	849 568	565 039
--	---------	---------

Réparations importantes reportées

	189 917	223 105
--	---------	---------

Avantages sociaux futurs

	310 935	278 198
--	---------	---------

Capital-actions et obligations à payer

	16 000	16 000
--	--------	--------

Sommes à payer aux coentrepreneurs

	1 803 192	2 371 078
--	-----------	-----------

• **ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE**

Activités d'exploitation

	1 287 523	964 236
--	-----------	---------

Activités d'investissement

	(431 815)	(237 352)
--	-----------	-----------

Activités de financement

	(978 979)	(560 927)
--	-----------	-----------

Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces

	(123 271)	165 957
--	-----------	---------

LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

James McIntyre
Président

Helen Gillespie
Administratrice

Alexander Harry
Vice-président

Gerald H. Johnston
Administrateur

Bob Collins
Administrateur

Lorie Bottos
Secrétaire-trésorier

Rick Talvite
Administrateur

Mary Trbovich
Administratrice

SOMMAIRE FINANCIER

en dollars

2004 2003

• EXPLOITATION

Revenus

Péages
Baux et permis
Investissements
Autres

3 442 072
333 090
21 609
158 453

3 294 875
305 055
35 528
77 656

Dépenses

Entretien
Perception des péages
Administration
Amortissement

1 558 000
791 252
900 924
404 112

1 357 258
803 319
753 900
220 042

Bénéfice net

300 936
578 595

• BILAN

Actif à court terme
Passif à court terme
Immobilisations
Capital-actions
Bénéfices non répartis

3 557 519
891 119
7 643 738
1 500
10 207 993

2 522 206
691 977
8 120 423
1 500
9 907 057

• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Activités d'exploitation
Activités d'investissement
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces

1 097 456
(150 227)
947 229

798 637
(709 185)
(15 719)

LA GOUVERNANCE À LA SPFL

LA SPFL se tient à l'avant-garde des nouvelles tendances en matière de gouvernance et de meilleures pratiques pour garantir que, tant au niveau de la société mère que des filiales, des pratiques de gouvernance efficaces, conformes à l'esprit et à l'orientation fournies par le ministère des Finances et les directives du Conseil du Trésor, soient établies.

Dans la mise en œuvre des pratiques de gouvernance, la Société préconise une approche proactive, conforme aux réalités, au mandat ainsi qu'aux objectifs d'efficacité et d'efficience de la SPFL, de même qu'aux normes et pratiques fiduciaires courantes.

Il est important de noter qu'au cours de 2004, le président et premier dirigeant de la Société a joué un rôle actif auprès de plusieurs de ses pairs, dirigeants de sociétés d'État, dans le cadre de réunions et groupes de discussion divers destinés à définir et mettre au point de meilleures pratiques de gouvernance et de gestion.

Parmi plusieurs récentes initiatives, les mesures suivantes ont été mises en œuvre par la SPFL :

- mise à jour des Livrets sur la gouvernance d'entreprise destinés aux administrateurs de la société mère et des filiales;
- création d'un comité des mises en candidature conformément aux directives du Conseil du Trésor;
- révision des critères de sélection du président et premier dirigeant;
- révision des rôles, responsabilités et du profil de compétence du conseil d'administration;
- renforcement du processus de planification stratégique avec participation adéquate du conseil et de la direction;
- révision du processus et des pratiques liées à l'évaluation du président et premier dirigeant;
- conception et mise en œuvre d'un processus d'évaluation du conseil renforcé;
- évaluation des outils de gouvernance d'entreprise utilisés par la SPFL et ses filiales.

Il est clair que ces efforts portent fruit. La SPFL est un organisme de taille relativement petite reconnu pour la solidité de son rendement et l'efficacité de ses pratiques de gestion.

En 2003, la vérificatrice générale du Canada a déclaré qu'il n'y avait aucune déficience importante dans les systèmes et pratiques évalués dans le cadre de l'examen spécial de la Société.

En 2004, dans sa *Review of Corporate Governance Instruments*, une firme du secteur privé a noté que la SPFL était sur la bonne voie et que les initiatives entreprises à ce jour ont significativement amélioré les pratiques de gouvernance de la Société. La firme a également identifié d'autres mesures d'appui de nature similaire pour améliorer davantage l'efficacité de la gouvernance de la SPFL. Le comité de gouvernance de la SPFL a été investi du mandat de surveiller la mise en œuvre de ces mesures.

Outre les mesures citées précédemment et destinées à renforcer les pratiques de gouvernance de la Société, deux importants projets ont été entrepris.

A) La création d'un poste de vice-président et premier directeur. Le poste a été comblé par un directeur indépendant. Les responsabilités prévues par ce poste sont les suivantes :

- présider le conseil en l'absence du président et premier dirigeant;
- conseiller le président et premier dirigeant quant aux dates des réunions du conseil;
- fournir de l'information au président et premier dirigeant en vue de la préparation de l'ordre du jour pour les réunions du conseil et des comités;
- conseiller et travailler avec le président et premier dirigeant et le secrétaire de la Société quant à la pertinence, au caractère opportun, à la fiabilité et à la quantité d'information requise pour appuyer la prise de décisions;

- passer en revue annuellement, avec le président et premier dirigeant, la raison d'être et le mandat des comités du conseil et recommander les changements nécessaires;

- être disponible pour consulter le président et premier dirigeant et les autres membres du conseil quant aux pratiques et politiques de gouvernance d'entreprise et assumer le leadership principal quant aux questions de gouvernance si, selon les circonstances, il n'est pas indiqué que le président et premier dirigeant ait cette responsabilité;

- au besoin, agir à titre de porte-parole de la Société en cas d'absence ou d'incapacité du président et premier dirigeant;

- présider l'assemblée annuelle du conseil qui établit les objectifs que le président et premier dirigeant doit atteindre au cours de l'exercice suivant;

- présider la réunion du conseil annuelle où le rendement du président et premier dirigeant est évalué pour l'année précédente (par rapport aux objectifs qui avaient été établis);

- évaluer, avec le président et premier dirigeant, les questions de conflits d'intérêt possibles des administrateurs du conseil ou du président et premier dirigeant, le cas échéant.

Il est important de souligner que cette approche est entièrement conforme aux recommandations et directives utilisées sur la scène canadienne en matière de gouvernance, y compris celles qui émanent du comité conjoint sur la gouvernance (aussi appelé « Rapport Saucier » (2001), les propositions en vue de modifier la Loi canadienne sur les sociétés par actions (2004), ou les directives utilisées par la Bourse de Toronto, pour n'en nommer que quelques-unes.

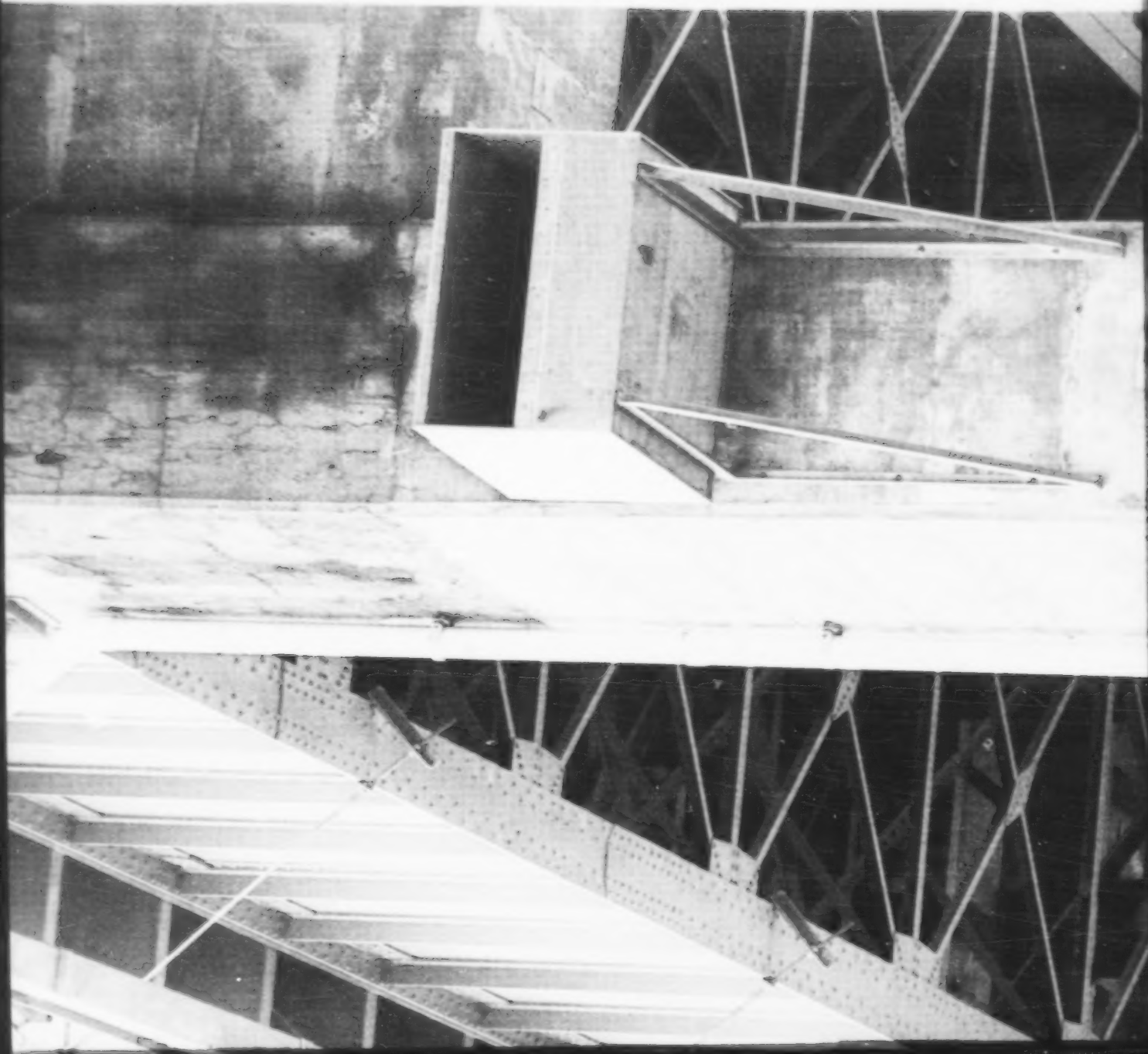
B) Le développement d'un cadre de gouvernance explicite afin de renforcer les relations entre la SPFL, la société mère et ses filiales.

Historiquement, les relations entre la Société et ses filiales ont été efficaces. Les rôles, responsabilités et obligations respectifs des intervenants n'ont toutefois pas toujours fait l'objet d'une compréhension commune. Bien qu'une telle situation ne soit pas rare, des correctifs ont été mis en œuvre à ce sujet.

Un cadre de travail, qui est basé sur le « modèle d'agence » et couvre les aspects reliés à la gouvernance, à la planification stratégique et à l'évaluation, à la gestion de l'information et des ressources humaines est en cours de développement en vue de sa mise en œuvre au printemps de 2005. Ce cadre de travail propose un juste équilibre entre la réalité juridique, en vertu de laquelle les filiales sont des entités juridiques distinctes (par opposition à des succursales) et le besoin d'assurer la conformité et l'alignement stratégique de ces entités par rapport aux objectifs de la société et aux pratiques en cours dans les secteurs public et privé.

Des outils tangibles (par exemple : mandats, lettres d'attentes, nouveau processus de planification et de production de rapports) seront également développés afin de supporter la mise en œuvre de ce cadre de travail.

Des nichoirs de faucons comme celui-ci, installés sous le pont Honoré-Mercier, permettent d'éviter que cette espèce protégée niche directement sur les structures, risquant ainsi de retarder les travaux d'entretien à venir.



ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS AU 31 MARS

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers	46
Rapport du vérificateur	47
Bilan consolidé	48
État consolidé des résultats et des bénéfices non répartis	49
État consolidé des flux de trésorerie	50
Notes aux états financiers consolidés	51

Les états financiers consolidés du présent rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, et la direction répond de l'intégrité et de l'objectivité des données qui y figurent. La direction est également responsable de toute autre information que renferme le rapport annuel et de la concordance, le cas échéant, de cette information avec les états financiers consolidés.

Pour assumer cette responsabilité, la direction a établi et maintient des registres et documents comptables, des contrôles financiers et de gestion, des systèmes d'information et des pratiques de gestion. Ces éléments ont pour but de fournir avec une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les biens sont protégés et contrôlés et que les opérations sont conformes à la Partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et à ses règlements, à la Loi canadienne sur les sociétés par actions, à la Loi maritime du Canada et ses règlements ainsi qu'aux statuts et règlements administratifs de la Société et de ses filiales en propriété exclusive.

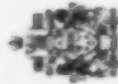
Le Conseil d'administration veille à ce que la direction respecte ses obligations en matière de rapports financiers et de contrôle interne, ce qu'il fait par l'intermédiaire du Comité de vérification, composé d'administrateurs externes. Le Comité rencontre la direction et le vérificateur externe indépendant pour voir comment ces groupes s'acquittent de leurs responsabilités et pour discuter de points concernant la vérification, les contrôles internes et autres sujets financiers pertinents. Le Comité de vérification a examiné les états financiers consolidés avec le vérificateur externe et a soumis son rapport au Conseil d'administration qui, à son tour, a examiné et approuvé les états financiers consolidés.

Le vérificateur externe de la Société, soit la vérificatrice générale du Canada, vérifie les états financiers et fait rapport au ministre responsable de la Société.



Michel Fournier
Président et premier dirigeant

Le 27 mai 2005



Auditor General of Canada
Verificatrice générale du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan consolidé de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2005 et les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'erreurs importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2005 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société et de ses filiales en propriété exclusive dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers consolidés ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi canadienne sur les sociétés par actions, à la Loi maritime du Canada et ses règlements et aux statuts et règlements administratifs de la Société et de ses filiales en propriété exclusive.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Sylvain Ricard

Sylvain Ricard, CA
directeur principal

Ottawa, Canada
Le 27 mai 2005

BILAN CONSOLIDÉ

AU 31 MARS

en dollars

2005 2004

• ACTIF

À court terme

Encaisse et placements à court terme (note 3)	22 308 030	22 510 579
Débiteurs	2 000 835	1 920 922
Avance au coentrepreneur (note 4)	455 545	200 000
Intérêts courus à recevoir	41 673	19 135
Frais payés d'avance	625 603	459 508
Montant à recevoir du Canada	1 999 539	3 868 611
	27 431 225	28 978 755

À long terme

Montant à recevoir du Canada (note 5)	2 625 809	—
Immobilisations corporelles (note 6)	165 161 764	162 318 934
	195 218 798	191 297 689

• PASSIF

À court terme

Créditeurs	5 718 029	5 817 040
Revenus reportés	499 698	467 365
Versements sur l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	11 912	16 150
	6 229 639	6 300 555

Du au coentrepreneur (note 4)

Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (note 7)

Retenue de garantie (note 8)	808 105	191 320
Provision pour avantages sociaux futurs	29 000	42 095
Aide en capital reportée (note 9)	2 795 966	2 795 966
Part des actionnaires sans contrôle	1 217 205	1 070 099
	128 191 957	125 444 016
	645 356	619 265
	133 687 589	130 162 761
	139 917 228	136 463 316

Engagements et eventualités (notes 14 et 15)

• AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Capital-actions

Autorisé

Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale

Émis et entièrement libérés

1 action

Capital d'apport

Bénéfices non répartis

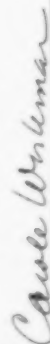
	1	1
	53 664 378	53 664 378
	1 637 191	1 169 994
	55 301 570	54 834 373
	195 218 798	191 297 689

APPROUVÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION



Michel Fournier

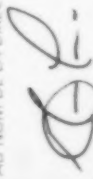
Président et premier dirigeant



Carole Workman

Administratrice

AU NOM DE LA DIRECTION



Gérard Lalonde

Directeur, Services administratifs

et trésorier

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

PRÉPARÉ EN VERTU DE LA LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

en dollars

	2005	2004
Revenus		
Péages	5 329 333	5 169 031
Baux et permis	4 912 538	4 851 388
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles (note 10)	1 830 994	2 268 533
Intérêts	262 900	639 170
Autres	202 161	146 467
	12 537 926	13 074 589
Dépenses		
Entretien	22 282 384	26 904 429
Fonctionnement	5 389 319	5 871 865
Administration	7 712 507	7 689 852
Amortissement des immobilisations	6 001 911	5 843 281
	41 386 121	46 309 427
Perte avant le financement public	(28 848 195)	(33 234 838)
Credit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	25 944 104	30 621 581
Amortissement de l'aide en capital reportée (note 9)	3 397 379	3 382 006
Part des actionnaires sans contrôle	(26 091)	(50 164)
• BÉNÉFICE NET	467 197	718 585
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	1 169 994	451 409
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	1 637 191	1 169 994

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

PÉRIODE L'ÉNERGIE TECHNOLOGIE INC. ET FILIALES

en dollars

	2005	2004
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	467 197	718 585
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	6 001 911	5 843 281
Perte (gain) sur disposition d'immobilisations	291 021	(4 280)
Amortissement de l'aide en capital reportée	(3 397 379)	(3 382 006)
Augmentation du montant à recevoir à long terme du Canada	(2 625 809)	—
Augmentation de la provision pour avantages sociaux futurs	147 106	173 089
Part des actionnaires sans contrôle	26 091	50 164
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 12)	1 278 303	(1 106 315)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	2 188 441	2 292 518
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Diminution de l'avance à long terme au coentrepreneur	—	321 995
Acquisition d'immobilisations corporelles	(9 140 363)	(3 246 783)
Disposition d'immobilisations corporelles	4 601	4 280
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(9 135 762)	(2 920 508)
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du dû au coentrepreneur	616 785	191 320
Augmentation de l'aide en capital reportée	6 145 320	2 076 564
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	(17 333)	—
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	6 744 772	2 267 984
• AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE		
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	(202 549)	1 639 994
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	22 510 579	20 870 585
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	22 308 030	22 510 579

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

1. POUVOIR ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée (la « Société »), constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas soumise à l'impôt sur le revenu selon les dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

En accord avec la directive du Ministre des Transports émise en vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a procédé au transfert de ses actifs le 1^{er} octobre 1998. À cette date, la responsabilité de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée ainsi que des activités du pont des Mille-Iles a été transférée à La Société des ponts fédéraux Limitée. Quant au tunnel de Melocheville et au pont Mercier, la responsabilité a été transférée à la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

Le 17 octobre 2000, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis, de la province de l'Ontario, 91,33 % des actions votantes et participantes en circulation de la société *St. Mary's River Bridge Company* pour un montant de 1 370 \$.

Les principales activités de la Société englobent la gestion et l'exploitation des ponts, des installations et des autres propriétés. De plus, la Société peut acquérir des terrains, construire les ouvrages ou autres biens ainsi que procéder à l'acquisition d'actions ou d'une participation dans toute société de gestion de ponts.

La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, dépend du gouvernement du Canada pour son financement. La Société des ponts fédéraux Limitée et sa filiale, *St. Mary's River Bridge Company*, ainsi que sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, s'autofinancent à même leurs propres revenus d'exploitation.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers consolidés sont préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Voici une description des principales conventions comptables :

A) MÉTHODE DE CONSOLIDATION – Les états financiers consolidés englobent les comptes de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, sa filiale détenue à 91,33 %, *St. Mary's River Bridge Company* ainsi que la quote-part proportionnelle, soit 50 %, des comptes de sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée. Quant aux résultats consolidés pour l'exercice financier 2005, ils comprennent les résultats de toutes les sociétés pour l'exercice du 1^{er} avril 2004 au 31 mars 2005 (du 1^{er} avril 2003 au 31 mars 2004 en 2004).

B) CRÉDITS PARLEMENTAIRES – Le montant du crédit parlementaire utilisé par la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour combler l'excédent de ses dépenses sur ses revenus relativement à l'exploitation est présenté à l'état des résultats et des bénéfices non répartis. À ce titre, les dépenses d'exploitation ne comprennent pas l'amortissement, ni la variation de la provision pour avantages sociaux futurs, ni les gains ou pertes sur l'aliénation d'immobilisations corporelles.

La portion du crédit parlementaire utilisée par la filiale pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables est comptabilisée comme aide en capital reportée au bilan et est amortie selon la même base que les immobilisations corporelles connexes. La portion utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisée au capital d'apport.

Tout solde du crédit parlementaire auquel la Société a droit mais qui n'a pas été perçu à la fin de l'exercice est présenté comme montant à recevoir du Canada. Tout crédit parlementaire perçu en sus des besoins est inscrit comme montant dû au Canada. La politique de la filiale à cet égard est de rembourser ce montant au cours de l'exercice suivant.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

C) IMMOBILISATIONS CORPORELLES – Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui prolongent la durée de vie utile des actifs actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparations et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont engagées.

Les sommes relatives aux projets en voie de réalisation sont reportées à la rubrique appropriée des immobilisations lorsque le projet est achevé et elles sont amorties conformément à la politique de la Société.

Les immobilisations corporelles provenant de ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien sont comptabilisées à la valeur comptable du cédant avec la contrepartie au capital d'apport.

Les immobilisations corporelles sont amorties sur leur durée de vie utile estimative, selon la méthode de l'amortissement linéaire, selon les taux suivants :

Ponts	2 % – 7 %
Travaux de réflexion	5 % – 10 %
Réparations importantes reportées	10 %
Véhicules, équipements et équipement	3 % – 33 %
loué en vertu de contrat de location-acquisition	2 % – 20 %
Bâtiments	

D) CONSTATATION DES REVENUS – Les revenus provenant de la perception des péages sont constatés au moment de la collecte des péages lorsque les véhicules franchissent les postes de péage.

Les revenus de baux et permis sont constatés selon la méthode de la comptabilité d'exercice conformément aux ententes de location.

Les revenus provenant des baux, des permis et des billets de péage pour lesquels les services n'ont pas été rendus sont reportés et constatés aux revenus au fur et à mesure de la prestation des services.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

Les revenus d'intérêts sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

E) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS – À la cession de l'emploi, les employés de la Société, de sa filiale en propriété exclusive et de sa coentreprise ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnité de départ. La Société constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes au fur et à mesure que les prestations sont constituées.

F) RÉGIME DE RETRAITE – Tous les employés de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au Régime versées par la filiale et la coentreprise représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de la filiale et la coentreprise découlant de régimes de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice. La filiale et la coentreprise ne sont pas tenues actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

Les employés de La Société des ponts fédérés Limitée participent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont le coût est partagé entre les employés et la Société. Les cotisations de la Société sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus et elles constituent l'obligation totale de la Société au titre du régime de retraite. Les modalités de paiement des cotisations pour services passés sont fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

G) INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE – La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif et du passif à la date des états financiers et sur les revenus et les dépenses déclarés pendant l'exercice visé. Les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimations sont la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les frais courus relatifs aux travaux majeurs de réfection et aux réclamations de fournisseurs, de même que le passif lié aux avantages sociaux futurs. Les chiffres réels pourraient différer de ces estimations de façon significative.

3. ENCAISSE ET PLACEMENTS À COURT TERME

La Société investit dans le marché monétaire à court terme. Les placements à court terme sont principalement composés de bons du Trésor du gouvernement du Canada, d'obligations garanties et de certificats de dépôt. Le rendement global du portefeuille au 31 mars 2005 était de 2,24 % (2,00 % en 2004). Les termes à court sont en moyenne de 233 jours (52 jours en 2004). La juste valeur des placements à court terme se rapproche de la valeur comptable en raison de l'échéance imminente de ces placements.

4. AVANCE ET DÙ AU COENTREPRENEUR

Ces comptes représentent l'excédent ou l'insuffisance de la contribution requise de La Société des ponts fédéraux Limitée dans sa coentreprise à court terme et à long terme.

L'avance et le dû portent intérêt mensuellement au taux moyen annuel des bons du Trésor et ne comportent pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2005, leur valeur comptable équivalait à leur juste valeur.

5. MONTANT À RECEVOIR DU CANADA À LONG TERME

Au cours de l'exercice, la filiale des Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a remboursé au Trésor un montant de 2 625 809 \$ correspondant au crédit parlementaire qu'elle avait encaissé au cours des demandes de crédit parlementaire de 2001 à 2003 et relié à une retenue de garantie sur contrat qui ne sera payée qu'en octobre 2007 (voir note 8 ci-dessous).

La filiale a également remboursé les intérêts gagnés sur les placements réalisés avec cette somme totalisant 205 292 \$. Ce dernier montant est présenté en diminution des revenus d'intérêts à l'état des résultats et des bénéfices non répartis.

Au moment du paiement de la retenue de garantie en 2007, la filiale fera une demande de fonds au Trésor. Cette demande n'affectera pas les budgets approuvés et les niveaux de référence pour l'exercice 2007-2008.

6. IMMOBILISATIONS

en dollars	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable	2004 Valeur comptable
Terrains	4 572 750	—	4 572 750	4 572 750
Ponts	278 607 837	130 864 906	147 742 931	151 138 008
Véhicules et équipements	6 944 714	4 322 155	2 622 559	3 208 313
Bâtiments	4 114 008	2 625 641	1 488 367	1 246 306
Réparations importantes reportées	1 109 142	1 014 183	94 959	111 553
Projets en voie de réalisation	8 599 286	—	8 599 286	1 983 759
Équipement loué en vertu de contrat de location-acquisition	58 245	17 333	40 912	58 245
	304 005 982	138 844 218	165 161 764	162 318 934

Le coût de l'autoroute Bonaventure, le coût initial du pont Jacques-Cartier ainsi que le coût initial de la portion canadienne du pont Sault Ste. Marie sont complètement amortis.

7. OBLIGATION DÉCOULANT D'UN CONTRAT DE LOCATION-ACQUISITION

en dollars	2005
Obligation relative à l'équipement loué, 4,644 %, remboursable par versements mensuels, échéant en 2009	40 912
Versements exigibles à court terme	11 912
Versements exigibles à long terme	29 000

Paielements minimums exigibles au cours des quatre prochains exercices en vertu d'un contrat de location-acquisition expirant en 2009 et solde de l'obligation découlant de ce contrat de location :

2006	11 912
2007	11 900
2008	11 900
2009	8 950
	44 662
Intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	3 750
Portion en capital des paiements minimums exigibles	40 912

8. RETENUE DE GARANTIE

La filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée retient provisoirement un montant sur le total des sommes dues à un entrepreneur en vue de garantir l'exécution, par ce dernier, de ses obligations portant sur la garantie de rectification et de correction des déficiences, vices et malfaçons des travaux réalisés. La période de garantie est de cinq ans prenant fin en octobre 2007. L'entrepreneur a droit à des intérêts simples de 2 % et de 2,73 % sur le montant dû, payables annuellement à compter de décembre 2003. La filiale versera la retenue de garantie (réduite, le cas échéant, de toute somme due par l'entrepreneur en application des clauses de garantie du contrat), après l'expiration de la période de garantie.

9. AIDE EN CAPITAL REPORTÉE

en dollars	2005	2004
Solde au début de l'exercice	125 444 016	126 749 358
Credit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables	6 145 320	2 076 664
Amortissement	(3 397 379)	(3 382 006)
Solde à la fin de l'exercice	128 191 957	125 444 016

10. REVENUS D'EXPLOITATION DU PONT DES MILLE-ÎLES

Ces revenus représentent la quote-part des résultats d'exploitation nets de la portion canadienne du pont des Mille-Îles conformément à une entente de gestion entre La Société des ponts fédéraux Limitée et *Thousand Islands Bridge Authority*.

11. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

A) PRESTATIONS DE RETRAITE – Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la coentreprise et tous leurs employés cotisent au Régime de retraite de la fonction publique. Ce régime offre des prestations fondées sur le nombre d'années de service et sur le salaire moyen de fin de carrière. Les prestations sont pleinement indexées selon la hausse de l'indice des prix à la consommation. La Société des ponts fédéraux Limitée et tous ses employés admissibles contribuent à un plan à cotisations déterminées. Les cotisations de la Société et des employés à ces plans au cours de l'exercice se sont élevées à :

en dollars	2005	2004
Cotisations Société	440 097	392 406
Employés	206 522	185 192

11. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

B) INDEMNITÉS DE DÉPART – La Société des ponts fédéraux Limitée, sa filiale et sa coentreprise paient des indemnités de départ à ses employés fondées sur les années de service et le salaire en fin d'emploi et, pour la coentreprise, les jours de congés de maladie accumulés. Ce régime n'étant pas provisionné, il ne détient aucun actif et présente un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. À la date du bilan, les renseignements utiles à l'égard de ce régime sont les suivants :

en dollars	2005	2004
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 192 529	945 190
Coût des services rendus au cours de l'exercice	266 870	371 022
Indemnités versées au cours de l'exercice	(60 374)	(123 683)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 399 025	1 192 529
Portion à court terme (incluse dans les créditeurs)	(181 820)	(122 430)
Portion à long terme	1 217 205	1 070 099

12. VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS ENCAISSE ET DES PLACEMENTS DU FONDS DE ROULEMENT

en dollars	2005	2004
Augmentation des débiteurs	(79 913)	(579 358)
Augmentation de l'avance au coentrepreneur	(255 545)	(200 000)
(Augmentation) diminution des intérêts courus à recevoir	(22 538)	6 834
(Augmentation) diminution des frais payés d'avance	(166 095)	103 157
Diminution du montant à recevoir du Canada	1 869 072	2 743 862
Diminution des créditeurs	(99 011)	(3 285 935)
Augmentation des revenus reportés	32 333	105 125
Variation nette	1 278 303	(1 106 315)

13. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déclarées dans les présents états financiers, la Société est apparentée par voie de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

14. ENGAGEMENTS

A) SERVICES DE FONCTIONNEMENT – Le montant minimum à verser pour des services de police s'établit à 3,1 millions de dollars par année. L'entente en cours se termine le 30 juin 2005 et est renouvelable à son terme, à moins d'avis contraire d'une des parties.

B) FOURNISSEURS – La Société s'est engagée, principalement en vertu de contrats d'entretien, d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser une somme de 9 902 161 \$ d'ici 2008. Les paiements minimums exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

en dollars	
2006	9 674 265
2007	224 721
2008	3 175

15. ÉVENTUALITÉS

A) Dans le cours normal des activités, la Société est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces réclamations ou actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de la Société. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire ou de ne pas se produire et qu'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est constaté et une charge enregistrée dans les états financiers de la Société.

B) Au niveau environnemental, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a fait un inventaire de toutes ses propriétés dans le but de classer leur état environnemental. Les terrains considérés comme contaminés feront l'objet d'investigations additionnelles dans les prochaines années. Certains terrains pourraient éventuellement nécessiter des mesures de décontamination ou de mitigation.

Le dossier environnemental prioritaire pour la filiale est celui des terrains situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement, décrit ci-après. En 2003, la filiale, en collaboration avec Environnement Canada, a effectué des investigations et des tests de toxicité des eaux souterraines de terrains adjacents au fleuve Saint-Laurent. Ces terrains, gérés par la filiale depuis 1978, sont situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. En 2004, la filiale a commandé une étude de faisabilité afin d'identifier les mesures de mitigation requises. Le rapport de cette étude sera soumis au cours de l'exercice 2005-2006. Le coût de ces mesures ne peut être estimé actuellement et l'imputabilité de ces coûts devra être déterminée entre les différents propriétaires concernés. La filiale soumettra au Conseil du Trésor une demande de financement spécial, selon la portion des coûts qui devront, le cas échéant, être assumés par la filiale.

Compte tenu que les coûts, la répartition entre les différents propriétaires ainsi que les sources de financement sont indéterminables, aucun montant n'a été provisionné aux états financiers.

16. TRAVAUX MAJEURS DE RÉFECTION

Dans le cadre de sa mission, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée doit exécuter des travaux majeurs sur le tablier du pont Honoré-Mercier. La filiale devra demander l'approbation du Conseil du Trésor afin de lancer l'appel d'offre pour un projet qui s'échelonne sur trois exercices financiers pour le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier. La construction sur le pont est prévue débiter en mars 2007 et se terminer en novembre 2008. Le coût du projet dans son ensemble, incluant les coûts directs et indirects, est estimé à 79 millions de dollars.

17. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La valeur aux livres des placements à court terme, des débiteurs, de l'avance au coentrepreneur, des intérêts courus à recevoir, du montant à recevoir du Canada, des créditeurs, du dû au coentrepreneur et de la portion à court terme de l'obligation décaissant du contrat de location-acquisition se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs; par conséquent, le risque de crédit est faible.

La juste valeur de la portion à long terme de l'obligation décaissant du contrat de location-acquisition n'est pas significativement différente de la valeur aux livres.

La juste valeur du montant à recevoir du Canada à long terme et de la retenue de la garantie sont estimées à 2 453 284 \$ et 2 612 261 \$ respectivement. Compte tenu que les montants à recevoir sont des sommes à recevoir provenant du gouvernement du Canada, les risques de crédit et de financement sont faibles et le taux d'actualisation utilisé est 2,50 %.

18. OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

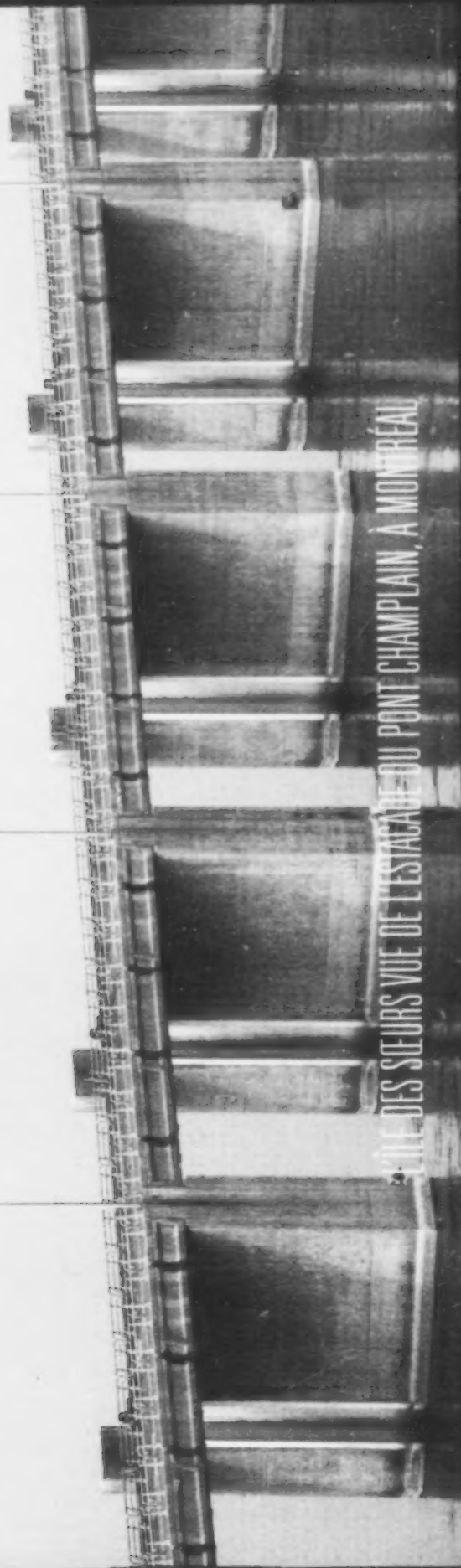
A) Un permis a été octroyé à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour placer, maintenir et utiliser deux câbles pour signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Ce permis, dont le terme est « durant plaisir » contient une clause de résiliation en vertu de laquelle le propriétaire ou la filiale peut résilier le permis en tout temps en donnant un avis écrit à l'autre partie. Lors de l'annulation, le permis prévoit que la filiale devra enlever immédiatement ses installations à ses frais, des terrains et lieux du propriétaire. À défaut de quoi, le propriétaire les enlèvera et remettra l'emplacement en bon état, aux frais de la filiale, ou au choix du propriétaire, celui-ci les conservera sans compensation. Ni le propriétaire des terrains, ni la filiale n'ont manifesté l'intention de résilier le permis. Comme la date de résiliation éventuelle du permis demeure indéterminée, aucun passif lié à la mise hors service de cette immobilisation n'a été constaté au bilan au 31 mars 2005.

B) La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, détient certaines structures érigées sur des terrains qui ne sont pas sa propriété mais dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au Gouvernement du Canada. Les documents juridiques de transfert prévoient que, advenant un changement d'utilisation de ces structures par rapport à l'utilisation qui en était faite au moment du transfert, le propriétaire reprendra le contrôle des terrains, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites, à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La filiale n'a présentement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces structures. Par conséquent, aucun passif lié à la mise hors service de ces immobilisations n'a été constaté dans les états financiers.

19. CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres de 2004 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.

ÉTÉ DES SŒURS VUE DE L'ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN, À MONTRÉAL



BUREAUX CORPORATIFS

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

55, rue Metcalfe, bureau 1210

Ottawa (Ontario)

K1P 6L5

TÉLÉPHONE

(613) 993-6880

TÉLÉCOPIER

(613) 993-6945

www.pontsfederaux.cainfo@pontsfederaux.ca

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN

INCORPORÉE

1111, rue Saint-Charles ouest

Tour ouest, bureau 600

Longueuil (Québec)

J4K 5G7

TÉLÉPHONE

(450) 651-8771

TÉLÉCOPIER

(450) 677-6912

www.pjcci.ca

LA THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

Case postale 10

Lansdowne (Ontario)

K0E 1L0

TÉLÉPHONE

(315) 482-2501

TÉLÉCOPIER

(315) 482-5925

www.tlbridge.com

LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

Case postale 580

Sault Ste Marie (Ontario)

P6A 5N1

TÉLÉPHONE

(705) 759-5400

TÉLÉCOPIER

(705) 759-5405

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL

DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

Case postale 836

Cornwall (Ontario)

K6H 5T7

TÉLÉPHONE

(613) 932-5113

TÉLÉCOPIER

(613) 932-9086

www.cpivm.cahsaalfink@ybc.ca

RÉVISION

Jean Tassé

DESIGN GRAPHIQUE ET RÉALISATION

Cécile Brabant-Dion

PHOTOGRAPHIE

Leopold Brunet

Normand Rajotte

Michel-Élie Tremblay

Thousand Island Bridge Authority

IMPRESSION

Datachrome



Imprimé au Canada sur papier recyclé